LEZIONI

DI DIRITTO COMMERCIALE

LEZIONI

DI

DIRITTO COMMERCIALE

Del Cav. Avvocato

CESARE PARODI

Professore nella Regia Università di Genova

VOLUME QUARTO

GENOVA
PRESSO ROSA LAVAGNINO PARODI
1857.

DIRITTO COMMERCIALE

LIBRO TERZO

TITOLO SESTO

Del Cambio Marittimo.

Fra i contratti che dipendono dall' esercitazione della nave uno dei più antichi è quello del cambio marittimo conosciuto nella sua origine dalle leggi romane sotto il titolo *De nautico fœnore*, ed ampliato negli usi della navigazione dai moderni regolamenti di tutti i popoli commercianti.

Secondo il diritto romano il cambio marittimo si sostanziava più comunemente sul danaro che tragittavasi oltremare a comodo del prenditore ed a rischio del datore, il quale correndone il pericolo ne percepiva un corrispondente interesse, motivo per cui era detto *nauticum fœnus*; nei tempi attuali il cambio marittimo realizzato coll' imprestito di una somma somministrata al prenditore si ubica su degli effetti esposti ai risici del mare che formano nell' alea della navigazione la

sicurezza insieme ed il pericolo del datore, e tutte le denominazioni date dalle diverse nazioni al predetto contratto chiamato sul Baltico e nelle Fiandre *Bommerie*, in Inghilterra *Bottomry*, ed in Francia *Contrat a la grosse aventure*, e *au retour du voyage* esprimono tutte quante nella diversità degl' idiomi la di lui essenziale natura facendo dipendere il diritto del datore a riavere la somma mutuata dal solo caso del felice esito della navigazione contemplata dai contraenti.

Nella sua definizione, ritenuto il disposto delle nostre leggi, il cambio marïttimo è un contratto scritto, in forza di cui l' uno de' contraenti che chiamasi cambiante dà una somma di danaro ad imprestito all'altro contraente, che dicesi cambiatario, sopra effetti di proprietà di quest' ultimo esposti ai risici del mare e corrispondenti nel loro valore alla detta somma sotto la condizione che se per accidenti marittimi si perdono in tutto o in parte, o sono anche deteriorati, il datore perde il suo capitale, e non ricupera se non che il prezzo che può ricavarsi dai medesimi, e se arrivano invece a salvamento nel luogo ove finisce il rischio non solo ripiglia il suo capitale, ma ottiene anche il premio del pericolo colla percezione di quegl'interessi marittimi, che possono essere convenuti al di là del corso legale ed ordinario.

Da questa definizione, su di cui convengono tutti gli scrittori, risulta evidentemente che il cambio marittimo è un contratto reale, unilaterale, aleatorio, e che

avendo, come dice Pothier, la sua natura particolare non può d' altronde confondersi nè col mutuo semplice, nè col contratto di società, nè con quello per ultimo dell' assicurazione a cui è per altro in alcune parti finitimo.

Il cambio marittimo è un contratto reale perchè non si perfeziona col solo consenso, ma colla tradizione del danaro dato ad imprestito, ciò che si verifica anche nel mutuo civile annoverato come ognun sa nei contratti reali; esso è unilaterale perchè non resta nel medesimo obbligato se non che il cambiatario tenuto nel caso del salvo arrivo alla restituzione del capitale ed al pagamento degl' interessi dovuti al cambiante, ed è aleatorio perchè l' obbligo del prenditore ed i diritti del datore dipendono dall' alea del salvo arrivo o della perdita degli oggetti su dei quali è per volontà delle parti ubicato l' imprestito.

Sotto di questi rapporti il contratto di cambio marittimo non è certamente il mutuo semplice ed ordinario, poichè in quest' ultimo il pericolo del danaro mutuato rimane a carico del mutuatario obbligato anche in caso di perdita alla di lui restituzione, ed invece nel cambio marittimo il pericolo si sostiene dalla persona del cambiante, e poichè gl' interessi che possono stipularsi nel semplice mutuo sono d' altronde tassativamente determinati dalla legge mentre gl' interessi marittimi dipendono generalmente parlando dalla convenzione delle parti, le quali calcolano secondo la di-

versa natura ed estensione dei risici il minore o maggiore pericolo che rimane a carico del cambiante.

Questo medesimo contratto non presenta egualmente una specie qualunque di società fra il cambiante ed il cambiatario, come si trova per il ragguaglio degli interessi marittimi abusivamente accennato nell' Enciclopedia e nel dizionario di Savary, poichè nella società sono comuni i lucri e le perdite derivanti dall' operazione sociale, ed all' opposto nel cambio marittimo la perdita della somma mutuata riguarda nel caso di un sinistro la sola persona del cambiante, ed il lucro invece che può ricavarsi dall' impiego del danaro traiettizio appartiene esclusivamente alla persona del cambiatario.

Finalmente l' imprestito, di cui parliamo, non è il vero contratto dell' assicurazione marittima quantunque esso coincida con quest' ultima per l' assunzione e la natura dei risici che gravitano tanto sul cambiante quanto sull'assicuratore, poichè sotto varii rapporti disconvengono fra di loro i due accennati contratti come è indicato da Emerigon e da tutti gli scrittori della soggetta materia. L' assicurazione è infatti un contratto meramente consensuale; l' assicuratore garantisce la cosa assicurata dai risici del mare, il cambiante sborsa invece una somma col pericolo di perderla; il primo contrae un' obbligazione mentre il secondo acquista semplicemente un diritto, e queste differenze producono, meno la sopradetta coincidenza, delle regole e degli

effetti particolari, che devono esclusivamente attribuirsi all'uno ed all' altro contratto.

Nei tempi addietro essendo il cambio marittimo contemplato anche dal Diritto Canonico la Decretale *Naviganti* cap. 19 *De Usuris* dava luogo a delle dispute dirette a stabilire se esso dovesse o no considerarsi un contratto usurario, ma la quistione è ormai da molto tempo risoluta dalla maggiorità dei Canonisti e degli altri scrittori di Diritto Civile, i quali hanno avvertito che nelle parole *usurarius est censendus* mancava senza meno la particella negativa, in forza di cui rimaneva escluso nel cambio marittimo il vizio dell'usura. Questa ommissione pare anche accertata dal successivo contesto dell' anzidetta Decretale, ed è d'altronde troppo sicuro, come osserva Dumoulin, che l'usura è quella ricompensa che si accorda al mutuante *vi mutui* a contemplazione cioè del solo comodo dell' imprestito fatto al mutuatario, mentre gli interessi che si percepiscono dal cambiante marittimo sono invece il compenso del pericolo ch' egli si assume nella perdita ben facile del suo capitale.

Ciò premesso dividendo secondo il solito la materia in tre diverse sezioni vedremo in primo luogo l'essenza del contratto, esamineremo in secondo luogo la forma esterna in esso richiesta dalla legge, e svilupperemo per ultimo le obbligazioni del cambiatario correlative ai diritti del cambiante. Ecco in poche parole la partizione del titolo.

SEZIONE PRIMA

Dell' essenza del Cambio marittimo.

Nell' economia delle disposizioni del nostro Codice eguali a quelle adottate dal Codice Francese il cambio marittimo non può essere per il mutuatario un soggetto di lucro, mentre è un mezzo unicamente diretto ad evitare la perdita di quegli effetti di sua proprietà su dei quali si sostanzia il contratto anche per la cautela del mutuante, ed è perciò che non si ammette fra di noi un cambio marittimo fatto in via di semplice scommessa, che è in esso riprovato il patto del *vuoto* per *pieno*, e che il cambiatario volendosi sottrarre alla restituzione del capitale e degli interessi deve necessariamente giustificare l' esposizione ai risici elementari, e la perdita per essi incontrata a riguardo degli effetti che formavano l' alimento del cambio di sopra indicato.

Stabilito questo principio, prescindendo per ora dalla forma esterna voluta dalla legge, quattro sono, come ognun vede, gli estremi necessarii all' essenza ed alla perfezione del cambio marittimo.

In primo luogo è indispensabile, che si verifichi la tradizione dal cambiante nel cambiatario della somma che forma il soggetto dell' imprestito.

Si esige in secondo luogo che l' imprestito si sostanzii

di comune consenso fra le parti sopra di uno o più oggetti di pertinenza del cambiatario realmente esposti ai risici del mare, e capaci nel loro valore a rappresentare la somma mutuata.

È necessario in terzo luogo che il cambiante assuma i risici elementari, dai quali possa dipendere la perdita degli effetti che formano l'alimento del cambio marittimo ond'esso rimanga esposto alla perdita del suo capitale.

Finalmente è pure indispensabile, che stia a carico del cambiatario la corresponsione degli interessi da unirsi in favore del cambiante all'importo del di lui capitale nel caso del salvo arrivo degli oggetti su di cui è ubicato l'imprestito.

Analizzando in dettaglio gli estremi di sopra indicati è prima di tutto abbastanza chiara per se medesima la necessità dello sborso dal lato del cambiante della somma che costituisce il cambio marittimo, poichè trattandosi, come ho già detto, di un contratto reale, non può questo verificarsi se non colla tradizione del danaro che si dà a prestito: la promessa infatti di fare un cambio marittimo è ben capace di produrre a senso dei dottori un'azione al rifacimento dei danni dipendenti secondo le circostanze dal di lui inadempimento, ma non può mai costituire l'esistenza dell'anzidetto contratto, e l'unica osservazione che è utile di ritenere a riguardo del primo estremo di sopra accennato, si è quella che il cambio marittimo può mal-

grado i termini della sua definizione essere costituito colla consegna di una cosa fungibile che si consumi coll'uso restando allora l'obbligo al cambiatario di restituirne nel caso del salvo arrivo il *tantumdem* col premio ad essa relativo se la cosa non si è estimata fra le parti, e di corrisponderne invece l'importo se l'estimazione convenuta fra i due contraenti ne ha operato quella vendita implicita che vi riconosce la legge. Nella definizione si è parlato del danaro perchè secondo la pratica del Commercio il cambio marittimo si stipula generalmente in numerario, ma tutti i dottori e fra gli altri l'Emerigon, Pothier e Baldasseroni concordemente ci insegnano, che esso può realizzarsi anche sulle cose fungibili, *quae usu consumuntur*, come egualmente succede nel mutuo semplice, ed ordinario.

Il secondo estremo relativo all'ubicazione del cambio marittimo sopra oggetti che ne presentino nello stesso tempo la sicurezza ed il pericolo richiede un maggiore sviluppo per conoscere quali cose sieno veramente suscettibili di una tale ubicazione sotto il duplice rapporto della natura e del valore delle cose medesime; ed è qui dove si verifica in primo luogo quella coincidenza che già abbiamo annunziato fra il contratto di cui ragioniamo e quello dell'assicurazione marittima, essendo comuni a tale riguardo le massime che regolano entrambi i contratti.

Le cose che si dichiarano dalla legge suscettibili

per la loro natura dell'ubicazione di un cambio marittimo sono tutte quelle che essendo certe e reali possono essere effettivamente esposte ai pericoli della navigazione, ed offrire simultaneamente nell'alternativa della perdita o del salvo arrivo la cautela ed il risico del cambiante.

Sotto questo aspetto il cambio marittimo secondo l'insegnamento di tutti i dottori adottato dalla disposizione dell'art. 345 del Codice, può essere costituito ed assicurato sopra il corpo e la chiglia della nave, sopra i di lei arredi ed apparati, sopra l'armamento e le vettovaglie della medesima, e finalmente sopra le mercanzie che ne formano il carico, potendosi anche stipulare a beneplacito delle parti tanto separatamente quanto congiuntamente sopra la totalità, o per una porzione degli anzidetti oggetti i quali sono nella loro certezza realmente suscettibili dei risici della navigazione.

Quando il cambio marittimo è costituito sul corpo e chiglia della nave comprende a senso di tutti i dottori gli attrezzi, gli apparati, ed anche l'armamento ed i viveri, perchè tutti questi oggetti non sono che accessorii, e formano un tutto rappresentato dall'intiero corpo della nave individualmente contemplato dai contraenti; ma se esso è ristretto agli arredi ed apparati si ubica allora unicamente sugli alberi, sui cordami, sulle vele, sulle àncore e sugli altri utensili escluso il corpo e la chiglia, come si limita alle armi,

alle munizioni, ai viveri ed alle anticipazioni dei salarii, se esso è ubicato sull'armamento e le vettovaglie. Questi principii insegnati da Valin, da Emerigon, da Baldasseroni e da molti altri scrittori riescono per lo più poco utili nella pratica, perchè le parti contraendo l' imprestito sopra di un bastimento qualunque si spiegano sempre in modo da comprendervi tanto il corpo, che gli accessorii.

Quando il cambio marittimo è ubicato sulle mercanzie, e come dicono i Francesi *sur facultés* esso include a senso sempre dei dottori tutti gli effetti che il prenditore ha al bordo della nave tanto in via di caricamento quanto in linea di paccotiglia, a meno che non siansi con dei diversi contratti formate due masse distinte di mercanzie separando il carico dalle paccotiglie, e l'alimento del contratto non è solo fondato sulle merci che siano caricate dal cambiatario prima della partenza della nave, ma si estende egualmente secondo l' avviso di Valin ed Emerigon a quelle che fossero caricate durante il corso del viaggio.

Se il cambio marittimo è congiuntamente stipulato sulla nave e sul carico, ciò che può verificarsi quando la proprietà dell' una e dell' altro risiede nella stessa persona del prenditore, il contratto si sostanzia allora collettivamente su di un tutto formato dai due oggetti fra di loro riuniti, e perchè questa riunione abbia luogo è in regola generale necessario che le espressioni delle parti comprendano nominativamente la nave

e le mercanzie, o che risulti almeno di una tale riunione dalla presunta volontà dei contraenti ricavata dalle circostanze che accompagnano il contratto.

Nel suo discorso 127 *de Commercio* Casaregis si è infatti proposto il dubbio se colla sola indicazione della nave possa mai il cambio marittimo estendersi al carico di cui l'armatore sia anche proprietario, e mentre conviene che in massima generale l'indicazione della nave non comprende le mercanzie per il principio — *Appellatione continentis proprie non comprehenditur contentum*, soggiunge ciononostante, che le circostanze da ponderarsi dal giudice possono qualche volta dimostrare l' intenzione dei contraenti diretta ad ubicare collettivamente il cambio sulla nave e sulle mercanzie allegando anche la teoria — *Appellatio navis dupliciter aliquando interpretatur pro contento scilicet et continente*. Questa dottrina è seguitata da Emerigon (chap. 5. Sez. 1. *Du contr. a la gross.*), il quale allega un giudicato conforme dell'ammiragliato di Marsiglia, ed io crederei p. es. che essa dovesse ammettersi senza alcuna difficoltà allorquando il cambio marittimo si riferisse in qualche modo alla spedizione della nave mentre il di lui ammontare eccedesse il valore del bastimento ma fosse per altro sostenuto dal valore delle mercanzie.

La necessità della certezza reale delle cose su di cui può in ragione del loro valore stipularsi un vero cambio marittimo ci previene da per se stessa dei motivi che

determinano il disposto degli articoli 348 e 349, del Codice, nei quali si parla espressamente degli utili sperati delle mercanzie, dei noli da guadagnarsi dalla nave, e degli stipendii per ultimo da corrispondersi ai marinari nei termini del loro rispettivo arruolamento.

Nell'art. 348 è specialmente dichiarato, che resta proibito ogni prestito a cambio marittimo tanto sul profitto sperato delle mercanzie, quanto sul nolo da guadagnarsi dal bastimento, ed è in esso immediatamente soggiunto che verificandosi un tale imprestito il mutuante non ha diritto se non che al rimborso del suo capitale senz'alcun interesse, ciò che costituisce per la perdita degl'interessi una pena a carico del cambiante che contravviene alla disposizione della legge.

I profitti sperati delle mercanzie non sussistono se non che nell' immaginazione, o nella speranza tutto al più del loro risultato che l'alea del commercio rende sommamente eventuale; essi non possono perciò considerarsi come oggetti certi e reali su di cui possa costituirsi il pericolo. e la cautela del cambiante, ed è troppo chiaro d'altronde che se si potesse stabilire sui medesimi un cambio marittimo diverrebbe questo facilmente un mezzo di puro lucro, ciò che ripugna alla essenza di un tale contratto.

I noli da guadagnarsi dalla nave nell'esecuzione del viaggio a cui può essere destinata sono anch' essi incerti ed eventuali, perchè la perdita elementare delle mercanzie fa cessare, come abbiamo veduto, l'obbliga-

zione del noleggiatore; la loro eventualità esclude come negli utili sperati l'alimento di un cambio marittimo in cui non si verificherebbe neppure quell'azione reale che la legge accorda al cambiante per il rimborso del suo capitale, ed a tutto questo è ancora da aggiungersi che lucrandosi col mezzo di un tale contratto i noli sottoposti all'alea della navigazione s'indurrebbe facilmente il capitano a non usare quella diligenza che la legge gl'impone per la difesa e la conservazione delle mercanzie il di cui trasporto fa appunto guadagnare il nolo dovuto dal caricatore.

Nell'altro art. 349 è per gli stessi motivi stabilita la nullità di un cambio marittimo contrattato sui salarii dei marinari, i quali sono anche essi soggetti all'eventualità dell'intiera perdita della nave e delle mercanzie per cui il marinaro deve naturalmente essere impegnato alla loro conservazione; ma nel predetto articolo non è parlato della privazione di ogni interesse a carico del cambiante, ed è perciò che ritenuto un tale silenzio, essendo il danaro nel commercio riguardato sempre come fruttifero, e non potendo una legge penale essere estesa al di là dei casi da essa contemplati, io opino, che il cambiante nel contratto ubicato sugli stipendii dei marinari non debba confondersi quanto agli interessi di terra coi cambianti sui profitti sperati delle mercanzie e sui noli da guadagnarsi dalla nave, i quali attesa la proibizione e la pena espressa nell'articolo 348, hanno solamente diritto alla restituzione del loro capitale.

A proposito della proibizione scritta nel predetto articolo 348, mi sembra inutile di ripetere, quanto agli utili sperati, ciò che avvertono gli scrittori, insegnandoci che se gli utili sono realizzati ed esistono al bordo della nave in effettivo o mediante il loro impiego in un carico di ritorno sono allora suscettibili di un cambio marittimo, poichè invece di essere sperati formano in tal caso un oggetto certo esposto ai risici della navigazione, e credo all'opposto molto più opportuno di accennare, a riguardo del cambio marittimo contrattato sui noli della nave, la distinzione comunemente adottata dai Dottori sul nolo da guadagnarsi ed il nolo già guadagnato.

Qualche volta sebben poco frequentemente si stipula fra il capitano ed il noleggiatore, che il nolo sarà dovuto *a tout evenement*, anche nel caso di un naufragio produttivo della perdita totale delle mercanzie. Questa convenzione che non è per se stessa diretta ad ammettere la colpa della poca loro custodia non è al certo vietata dalla legge, siccome rilevasi dall'articolo 332, di cui abbiamo parlato nel contratto di noleggio, ed è nel caso di questa convenzione che in ordine al cambio marittimo entrano le massime insegnate dai Dottori sul nolo stipulato e dovuto a qualunque evento dal noleggiatore.

Quando il nolo è pagato o promesso *a tout evenement* esso può formare validamente l'alimento di un cambio marittimo dal lato del noleggiatore, il quale può

comprenderlo nel valore delle mercanzie perchè esso ne aumenta per il proprietario l'ammontare del costo e spese, e ne accresce nello stesso tempo il valore nel luogo del destino offerendo perciò al cambiante sicurezza del di lui capitale. Dal lato invece dell'armatore della nave, perchè il cambio marittimo si possa validamente verificare sul nolo *acquis a tout evenement* è necessario, come ognun vede, che il nolo sia effettivamente riscosso prima della partenza, e si trovi materialmente al bordo della nave nel viaggio contemplato dal contratto, poiché se fosse semplicemente dovuto dal noleggiatore e lasciato a terra non si potrebbe verificare quella esposizione ai pericoli del mare che deve appunto realizzarsi per l'essenza del contratto a riguardo dell'oggetto su di cui è assicurato l'imprestito.

Nella verificazione del secondo estremo richiesto dall'essenza del contratto gli oggetti su dei quali può essere sostanziato l'imprestito, non devono solamente essere per lor natura suscettibili del cambio marittimo, ma devono inoltre corrispondere nel loro valore alla somma mutuata perchè mentre sono da un lato il pegno e la garanzia del mutuante non possono dall'altro prestarsi ad un lucro del mutuatario, ed è qui dove si fa luogo alla disposizione dell'articolo 346 del Codice, il quale nel caso di un eccesso dichiara nullo od in parte risoluto il contratto nell'alternativa della frode o della buona fede del cambiatario.

Quando l'imprestito è fatto per una somma eccedente il valore degli oggetti sui quali è assicurato il contratto può essere dichiarato nullo ad instanza del datore ogni volta che è provata la frode del prenditore, che escludendo la sicurezza dell' imprestito si è nello stesso tempo procurato il mezzo di un guadagno proibito dalla legge. Quest'annullazione, a cui ha solamente diritto il cambiante, importa in quest'ultimo la facoltà di ripetere la somma da esso data ad imprestito unitamente agli interessl plateali, se gli oggetti sono sinistrati e perduti allegando la nullità del contratto, e di ricevere invece il suo capitale assieme agli interessi marittimi se gli oggetti sono arrivati a salvamento nel luogo ove è finito il risico, e questa claudicazione, che abborre in genere dalla legge, è adottata in pena della frode e del dolo personale del cambiatario.

Quando l'eccedenza di sopra accennata dipende all'opposto da un semplice errore esclusivo della frode il contratto ammette allora uno storno proporzionale; esso sussiste cioè sino alla concorrenza del vero valore degli effetti su dei quali è ubicato l'imprestito, e si risolve ad instanza di entrambe le parti per quella somma che presenta. l'anzidetta eccedenza restituendosi il soprappiù cogl' interessi al corso legale della piazza. Noi vedremo la stessa giurisprudenza adottata anche nell' altro contratto della vera e propria assicurazione, la quale non può neppur essa prestarsi

nel sistema delle nostre leggi ad essere un mezzo di lucro per l'assicurato, ed in tale occasione accenneremo i casi dell'errore e del dolo che possono verificarsi sull'eccedenza di sopra indicata.

Oltre allo sborso della somma che si dà a prestito, e la designazione degli oggetti su dei quali si sostanzia il prestito medesimo è in terzo luogo dell'essenza del cambio marittimo, che il datore assuma i risici della navigazione a cui si riferisce il contratto, onde verificandosi la perdita elementare degli oggetti che ne formano l'alimento sia egli tenuto a perdere in tutto o in parte il suo capitale; senza di questo onere il cambio marittimo si ridurrebbe, come è ben facile di vedere, ad un semplice mutuo in cui il mutuatario sarebbe sempre obbligato alla restituzione del capitale cogl' interessi, e nel caso che questi fossero stipulati, al di là del ragguaglio legale si tratterebbe allora anche di un mutuo veramente usurario.

L'estremo dell'assunzione dei risici offre la seconda e la più sostanziale coincidenza del nostro contratto con quello dell' assicurazione marittima, ed a proposito di questo terzo estremo due sono principalmente le inspezioni che ne contengono l'analisi, la prima delle quali allude alla natura ed all'estensione dei risici mentre l'altra contempla invece il luogo ed il tempo dei risici medesimi.

Nella sfera dei risici che sono di lor natura a carico del cambiante entrano tutti i casi fortuiti e tutti

gli avvenimenti di mare che possono occorrere nel periodo della navigazione contemplata dal contratto, il naufragio cioè, l'investimento, la pirateria, la preda, il saccheggio, il fuoco del cielo o del nemico, l'abbordaggio, e tutti gli altri accidenti marittimi generalmente indicati nell'articolo 380 a riguardo del contratto di assicurazione. Noi ne vedremo il dettaglio nel titolo successivo bastando ora a scanso di inutili ripetizioni di accennare la massima di diritto confermata dagli articoli 355 e 360, in forza di cui il cambiante sostiene tutti questi casi fortuiti ed elementari dai quali può dipendere il sinistro minore o maggiore, la perdita cioè totale o parziaria degli effetti su di cui è costituito il cambio marittimo.

Questa stessa massima accenna da per se medesima all'estensione dei risici che gravitano secondo la legge a carico del cambiante, e non occorre a questo riguardo verun'altra osservazione se non che quella diretta a vedere se sia valido il patto modificativo col quale venga in qualche modo ristretta la sfera dei risici di sopra indicati; ciò che, a differenza dell'altro contratto di assicurazione, ha nel cambio marittimo dato luogo ad una disputa diversamente decisa dagli scrittori della soggetta materia.

Casaregis nei suoi discorsi 61 e 64 *de Comm.* ha riconosciuta la validità della convenzione diretta a liberare il cambiante dall'uno o dall'altro dei risici a lui imposti dalla legge, e l'opinione di Casaregis si è comunemente adottata dalla Giurisprudenza Italiana.

L'Emerigon sotto l'impero dell'Ordinanza ha sostenuto malgrado l'avviso contrario di Pothier la nullità dell'anzidetta convenzione allegando anche qualche giudicato reso nel senso della medesima, e la dottrina di Emerigon è stata poi accolta da qualche altro scrittore francese.

Nel conflitto di queste opinioni quella professata da Casaregis e da Pothier mi sembra assolutamente incontestabile. Il patto diretto a liberare il cambiante da qualcheduno dei risici contemplati dalla legge non distrugge al certo l'essenza del cambio marittimo, perchè esonerato per esempio dal pericolo della preda non tralascia per altro il cambiante di correre tutti gli altri casi fortuiti che possono produrre la perdita del suo capitale: la legge permette d'altronde alle parti tutti quei patti che non violando l'ordine pubblico non sono nello stesso tempo contrarii all'essenza del contratto ch'esse intendono di stipulare, ed il cambio marittimo, anche verificandosi la perdita ed il sinistro maggiore degli oggetti su di cui è ubicato per quell'identico caso che è escluso dal patto, non diventa per questo, come dice Emerigon, un contratto usurario, perchè gl'interessi marittimi che si ragguagliano sempre sul numero e sulla sfera dei risici sono nel caso del patto evidentemente esenti da ogni labe di usura tosto che il cambiante sostiene il pericolo di tutti gli altri avvenimenti che rimangono a di lui carico.

Queste verità trovano anche la loro sanzione nelle

disposizioni adottate dai nostri Codici nel caso del semplice danno minore verificatosi sugli oggetti che alimentano il cambio marittimo. Nell'articolo 360 del nostro Codice uniforme all'art. 330 del Codice francese è infatti stabilito che il cambiante sopporta i danni della semplice avaria particolare, a meno che non siasi stipulata una convenzione contraria, ed è perciò evidente che nel sistema delle nostre leggi è riconosciuta la validità del patto tendente a liberare il cambiante dal pericolo della diminuzione del suo capitale dietro quei casi fortuiti che potessero occasionare il sinistro minore ossia la deteriorazione e la. perdita parziaria degli oggetti già di sopra indicati. Ora se la legge a fronte dei principii che dipendono dall' essenza del contratto permette una convenzione diretta ad escludere il rischio del cambiante dirimpetto alla quantità del danno che può occorrere sugli effetti che sostanziano il cambio marittimo, essa ammette per conseguenza nello stesso tempo la validità del patto con cui venga in qualche parte diminuita la quantità dei risici a cui è in regola generale sottoposto lo stesso cambiante.

Nel predetto articolo 360 è a dir vero diversamente stabilito nel tema dell' avaria generale, mentre viene in esso espressamente proibita la convenzione con cui il cambiante sia esonerato dal contributo che gli possa spettare in proporzione del valore degli oggetti sui quali è ubicato l' imprestito; ma il motivo di questa proibizione non dipende dalle conseguenze derivanti

dall'essenza del cambio marittimo, mentre è invece desunto dall'assurdo in cui si incorrerebbe permettendo la liberazione del cambiante dall'onere di dover concorrere per la sua parte al rifacimento di un danno volontariamente incontrato per salvare quegli stessi oggetti dai quali dipendeva la conservazione del suo capitale. Le massime dell'avaria generale fondate sullo scopo e sull'effetto della comune salvezza, ed i principii dell'azione *utile negotiorum gestorum* comandavano l'anzidetta proibizione, la quale è affatto indipendente dall'essenza del cambio marittimo.

Del resto dietro la natura dei risici marittimi dei quali veniamo di parlare risulta evidentemente, che il cambiante non sopporta le perdite provenienti dal vizio intrinseco della cosa e dalla colpa e fatto del cambiatario o de' suoi commessi, siccome non sostiene egualmente i danni occasionati da un caso fortuito di *terra*, a meno che non fosse una conseguenza immediata di una fortuna di mare. Questi principii dipendono dall'essenza dello stesso contratto di cambio marittimo; essi sono confermati dal sentimento unanime di tutti i dottori, a cui è pure conforme la disposizione dell'art. 350 del Codice, e noi ci riserbiamo di dar loro un maggiore sviluppo nell'altro contratto di assicurazione marittima a cui sono intieramente comuni.

Dopo la natura e l'estensione dei risici succede il luogo ed il tempo in cui essi stanno veramente a carico del cambiante.

Tanto a termini del Diritto Romano dietro le leggi 3 e 4 ff. *De naut. fœn.*, quanto a norma dell'art. 341 del nostro Codice il cambio marittimo contrattato sulla nave o sulle facoltà può essere fatto per un semplice viaggio di andata, per un viaggio legato di andata e ritorno, e per un tempo finalmente limitato ed allusivo ad una data e determinata navigazione.

Nel cambio marittimo stabilito sulla nave il luogo dei risici si sostanzia sulla rotta naturale del viaggio e sui limiti della navigazione, a cui si sono riferiti i contraenti, e quello assicurato sulle mercanzie si rapporta oltre gli stessi dati alla nave indicata in contratto, la quale forma anch' essa il luogo del risico a carico del datore. Da ciò deriva la massima che nel caso di un cambiamento volontario della nave e del viaggio, come nell' altro di un dirottamento indipendente da una forza maggiore le perdite occorse agli oggetti che alimentano il cambio marittimo riguardano esclusivamente la persona del prenditore senza che il cambiante possa essere obbligato a sopportarne le conseguenze, come egualmente si verifica nei rapporti fra l' assicurato e l' assicuratore nell' altro contratto di assicurazione, il quale, come già abbiamo detto, è in questa parte sostanzialmente uniforme al cambio marittimo.

Il tempo dei risici, salvo ad indicare in seguito gli estremi che ne coartano il cominciamento ed il termine, è nel cambio marittimo a viaggio tassativamente ristretto alla durata del viaggio medesimo, sia esso di semplice

andata, oppure di andata e ritorno; e nell' altro cambio marittimo a tempo limitato lo stesso periodo del tempo stabilito dalle parti segna la durata dei risici, dopo di cui il cambiante non sopporta più il pericolo degli oggetti che alimentano il contratto. Questo principio insegnato dai dottori è scritto nella legge 44 ff. *Cod. de Naut. fœn.* — *Post diem prestitutam, et conditionem impletam periculum esse creditoris desinit,* e si applica anche ai cambi marittimi stipulati qualche volta a tanti mesi di *fermo* e di *rispetto* coll' avvertenza per altro che il pericolo del datore non continua nel termine di rispetto se, usando della sua facoltà, il prenditore dichiara in tempo opportuno di non volerne profittare.

Negli imprestiti fatti a tempo limitato il termine prefisso alla durata del pericolo assunto dal cambiante non resta mai interrotto dalle stazioni, a cui fosse obbligata la nave durante l' esecuzione del viaggio, perchè anche negli scali intermedii può verificarsi più o meno la perdita degli oggetti che sostanziano il cambio marittimo, e nei predetti imprestiti quando dopo la partenza non si ha più alcuna notizia della nave si presume sempre che la perdita sia avvenuta nel tempo dei risici, a meno che il cambiante non provi il contrario. Così insegnano Valin, Stipman, Emerigon e tutti gli altri scrittori.

Qualche volta sebben poco frequentemente può verificarsi che il cambio marittimo sia stato stipulato a tempo ed a viaggio, ed in questo caso, salva l' espressa o la presunta volontà delle parti, il viaggio si riguarda

come il soggetto principale del contratto, ed il tempo si reputa meramente accessorio. Tale è almeno l'opinione di Targa nel Cap. 33 delle sue ponderazioni marittime, la quale è per altro rivocata in dubbio da Emerigon; essa è ciò nonostante conforme ai principii più comunemente adottati nell'altro contratto dell'assicurazione marittima, ed in ogni caso le circostanze sono quelle che devono precisare la vera intenzione dei contraenti.

Relativamente al tempo dei risici, di cui ragioniamo, è ancora necessario di stabilirne gli estremi per conoscere nella differenza dei diversi cambii marittimi quando è che comincia e termina il pericolo assuntone dal cambiante. Nel cambio marittimo a tempo limitato, che riguarda d'ordinario la nave, e che si riferisce per lo più ad una data e determinata navigazione il rischio del cambiante comincia appena la nave ha fatto vela dal porto designato in contratto, e finisce col corso del termine appostovi dalla convenzione delle parti.

Nell'altro cambio marittimo a viaggio stipulato sulla nave o sulle facoltà sottentra la disposizione dell'articolo 358, il quale, salva la diversa volontà dei contraenti, determina gli estremi del tempo dei risici che stanno a carico del cambiante.

Quando l'imprestito è fatto sulla nave, o sui di lei arredi ed armamento, il rischio comincia dal giorno ed anzi dal momento in cui essa si è messa alla vela per il viaggio contemplato nel contratto, e termina

dopo che è ancorata ed ha dato fondo nel porto o luogo della sua destinazione. Quando invece si tratta di un imprestito a cambio marittimo sopra mercanzie, il tempo dei rischi corre dal giorno ed ora in cui sono state caricate sulla nave, o sulle barche d'alleggio destinate a recarvele sino al punto in cui sono consegnate a terra a buon salvamento, essendo il cambiante sottoposto anche nello scarico alla perdita delle mercanzie occorsa nelle piatte o barche già di sopra indicate. Noi vedremo a suo tempo che queste regole di diritto sono egualmente adottate nell'altro contratto di assicurazione marittima.

L'ultimo estremo richiesto dall'essenza del nostro contratto consiste nel debito degli interessi da corrispondersi dal cambiatario al cambiante in correspettività del pericolo che si corre da questo ultimo sugli oggetti che assicurano l'imprestito. Senza la prestazione degl'interessi la quale forma il correspettivo dei risici il cambio marittimo si ridurrebbe, come osservano opportunamente tutti gli scrittori, ad un mutuo gratuito misto nel caso di sinistro ad una vera donazione, egli è perciò che non potrebbe stabilirsi fra i contraenti l'esclusione di ogni interesse nel caso del salvo arrivo senza immutare la sostanza del contratto, ma deve a questo proposito ritenersi che la sola mancanza dell'apposita stipulazione degl'interessi non altera menomamente l'essenza del cambio marittimo, come lo farebbe il patto della loro esclusione, mentre

l'Emerigon e Casaregis concordemmente c' insegnano che le parti intendono allora di rimettersi al ragguaglio degl' interessi da calcolarsi equamente sulla natura dei risici e da determinarsi in caso di contestazione dal giudice.

Questi interessi sono d'ordinario espressamente stabiliti nella scritta del cambio marittimo, ciò che ne importa la certezza assoluta; ma possono d'altronde stipularsi con una certezza relativa, come sarebbe per es. la clausola *a dovere*, la quale offre negli usi del commercio un dato di relazione in forza di cui le parti si rimettono in sostanza a quella norma che risulta secondo le circostanze dal corso della Piazza.

Questi medesimi interessi sono dietro l'avviso dei dottori rimessi al libero arbitrio dei contraenti, i quali valutando più o meno la gravezza dei risici che si assumono dal cambiante possono a loro beneplacito stabilirne il ragguaglio senza che possa in regola generale allegarsi contro del medesimo nè il rimedio della lesione escluso dalle massime del commercio e da quelle dei contratti aleatorii, nè il vizio dell' usura eliminato dal calcolo di quel pericolo che autorizza anche nell' ordine morale la percezione degli anzidetti interessi.

Per altro questa regola generale ammessa dalla maggior parte degli scrittori è limitata dal Targa nel cap. 33 delle sue ponderazioni marittime, allora quando il ragguaglio degl' interessi stabilito dalla conven-

zione delle parti fosse veramente eccessivo ed esorbitante anche a fronte dei risici dipendenti dal contratto. In questa circostanza egli è d'avviso che il giudice possa ridurre gl'interessi portandoli all'equitativa misura dei risici: a quest'opinione inclinano anche Emerigon e Pothier allorchè dall'esorbitanza degl'interessi si rileva ben chiaramente che non si è solo contemplato il pericolo, ma che si è voluta in sostanza una ricompensa per il comodo dell'imprestito, la quale costituisce appunto l'usura; e questa giurisprudenza mi sembra assai ragionevole perchè la legge non deve mai prestarsi alla frode di un vero contratto feneratizio.

Finalmente gl'interessi da accordarsi al cambiante in correspettività del rischio ch'egli si assume a termini del contratto possono anche risultare a senso degli scrittori in un modo implicito mediante cioè un benefizio ed un lucro che si accordi allo stesso cambiante in ricompensa del pericolo a cui rimane esposto il di lui capitale, e gl'interessi espliciti od impliciti stabiliti fra le parti non si accrescono, nè si diminuiscono per la circostanza della guerra o della pace sopravvenuta dopo il contratto, poichè gli eventi posteriori non possono in regola generale alterare le obbligazioni dei contraenti.

Finito dopo tutto questo l'esame dell'essenza del cambio marittimo, che risulterà anche più estesamente dall'analisi del contratto di assicurazione, vediamo ora la forma voluta nel medesimo dalle nostre leggi.

SEZIONE SECONDA

Della forma esterna del cambio marittimo

Dietro il sistema adottato dal nostro Codice di commercio la forma esterna del cambio marittimo deve essere considerata sotto due diversi rapporti, poich' essa interessa da un lato la validità del contratto fra il mutuante ed il mutuatario, e riguarda dall'altro i diritti ed i privilegii del mutuante dirimpetto ai terzi.

Nel rapporto tra i due contraenti l'art. 341 stabilisce in primo luogo che il cambio marittimo deve essere fatto davanti notaro, o per mezzo di una scrittura privata coll'espressa dichiarazione, che nel difetto di questi due atti in iscritto il cambio si risolve in un semplice mutuo, in cui il capitale sborsato è ripetibile cogl'interessi legali; e dopo questa dichiarazione è in secondo luogo disposto dal predetto articolo, che il contratto passato come sopra in iscritto deve enunziare il capitale imprestato, la somma convenuta per l' interesse marittimo, gli oggetti sui quali resta assicurato l' imprestito, il nome del bastimento e del capitano, quelli di chi dà e riceve il danaro, il viaggio od il tempo dai risici, e l' epoca finalmente del rimborso della somma mutuata.

Con questo articolo si è immutata la prima parte

della disposizione dell'articolo 301 del codice francese del 1808 relativa alla redazione in iscritto del cambio marittimo, e se ne è poi intieramente ritenuta la seconda parte riguardante le enunziazioni che devono essere espresse in contratto.

Anche secondo il codice francese il cambio marittimo doveva stipolarsi in iscritto per mezzo di un atto pubblico, o privato, ma siccome l'art. 311. non pronunziava nel caso contrario la pena della nullità così la giurisprudenza aveva comunemente stabilito, che la scrittura era semplicemente prescritta *ad probationem, non ad substantiam contractus,* che rimaneva quindi esclusa l'ammissibilità di una prova testimoniale diretta a giustificarne l'esistenza, e che potevasi tutto al più constatare la verità del contratto per mezzo della confessione giudiziale desunta dalla delazione p. es. di un giuramento decisorio. Ora questa giurisprudenza non procede al certo dirimpetto all' art. 341. del nostro codice nel quale è disposto che in difetto della redazione in iscritto il cambio marittimo si risolve in un mutuo semplice ed ordinario coll'obbligo della restituzione del capitale unito agli interessi legali a tal che la scrittura sebbene estranea all' essenza del contratto diventa fra' di noi una forma estrinseca richiesta dalla legge per la di lui validità.

Quanto alle enunziasioni prescritte dall'uno e dall'altro codice nella redazione dell'atto costitutivo del cambio marittimo la stessa loro enumerazione dimos-

tra apertamente, che se si eccettua l'epoca del rimborso la quale è riferita dalla legge a quella della cessazione dei risici, tutte le altre enunziazioni già di sopra accennate appartengono nel resto agli estremi essenziali del contratto di cui abbiamo parlato nella precedente sezione, e deve solo avvertirsi a loro riguardo che non essendo esse prescritte tassativamente a pena di nullità basta perciò che risultino anche in un modo implicito ed equipollente dal tenore dell'atto stipolato fra le parti: così pensa infatti il sig. Locrè seguitato dagli altri scrittori a proposito della mancanza del nome della nave e del capitano alloraquando la loro identità possa in qualche modo rilevarsi dall' intiero contesto del contratto.

La forma estrinseca della scrittura considerata isolatamente riguarda come abbiamo già detto la validità del cambio marittimo nel rapporto fra i due contraenti, quella invece di cui andiamo a parlare interessa unicamente i diritti, ed i privilegii del cambiante dirimpetto ai terzi.

Nell' art. 242 del Codice trattandosi di cambii marittimi stipulati nello stato è imposto l' obbligo al cambiante di depositare una copia ossia duplicato del suo contratto alla segreteria del Tribunale di Commercio nei dieci giorni dalla data del medesimo sotto pena di perdere in caso diverso il privilegio di cui parleremo nella terza Sezione del titolo, e trattandosi invece di cambii marittimi celebrati in paese estero è nel predetto

art. disposto che il cambio è soggetto in tal caso alle formalità prescrittte dall' art. 250.

Per i cambii marittimi fatti nello stato l' art. 312 del Codice francese obbligava il cambiante a far registrare entro lo stesso termine e sotto la stessa pena il suo contratto nella segreteria del Tribunale di Commercio a cui supplivasi in di lui mancanza dal Tribunale Civile, e questa registrazione era sui riclami del sig. Valin evidentemente diretta ad ovviare le frodi di un' antidata pregiudiziale ai terzi: Nel nostro Codice si è al registro sostituito il deposito di un duplicato del contratto onde i terzi possano anch' essere più facilmente instruiti dell' importo e delle condizioni del cambio marittimo.

Questa formalità estrinseca è soltanto richiesta per la conservazione del privilegio accordato dalla legge al cambiante su quegli oggetti che assicurano in caso di salvo arrivo il rimborso del suo capitale, ed è quindi indubitato che il cambio marittimo non tralascia anche nella di lei mancanza di essere valido, ed avere il suo pieno effetto fra il datore ed il prenditore dirimpetto ai diritti, ed obbligazioni dipendenti dal contratto. La perdita del privilegio è l' unica pena applicata al difetto del deposito voluto dall' art. 342; questa pena non si può in punto di privilegio riferire se non che all' interesse dei terzi aventi un credito sugli oggetti che sostanziano il cambio marittimo, ed è perciò che la mancanza del deposito non può menomamente in-

fluire sui diritti, e le obbligazioni dei due contraenti.

Il deposito fatto nel termine dei dieci giorni conserva all' effetto del privilegio la vera data del cambio marittimo anche quando fosse praticato nell' ultimo giorno del termine prescritto dalla legge, ed il deposito tardivo eseguito dopo la spirazione dei dieci giorni non assicura invece la data del contratto se non che dal giorno in cui esso si è realizzato a tal che manca il privilegio dirimpetto al terzo divenuto creditore prima che la copia del cambio marittimo sia stata depositata alla Segreteria del Tribunale di Commercio, e sussiste all' opposto il privilegio del cambiante dirimpetto a dei terzi divenuti creditori dopo l'effettuazione del deposito, il quale ha fatto acquistare al cambio marittimo una data certa anteriore alla nascita del loro credito dandole anche la pubblicità voluta dalla legge.

Nell' adempimento di questa formalità può dimandarsi se, essendo principalmente diretta ad escludere dietro le osservazioni di Valin la frode di un' antidata, possa essa supplirsi con quei mezzi equivalenti che servono secondo l' art. 1436 del Codice Civile ad accertare la data di un atto privato come sarebbe p. es. la morte di uno dei contraenti, ed io credo che la risposta negativa non sia suscettibile di un dubbio fondato e ragionevole, poichè l' atto del deposito richiesto dall'articolo 342 non tende solamente ad evitare gl' inconvenienti dell' antidata, ma serve anche nelle viste della legge ad informare i terzi di quegli oneri che già po-

tessero esistere sugli oggetti sottoposti al privilegio del cambiante marittimo, come succede nell' inscrizione dell' ipoteca di cui possano già essere affetti gl'immobili.

Nei cambii marittimi stipulati all' estero l' art. 342 riferendosi alle formalità prescritte dall' altro art. 250, contempla evidentemente il cambio marittimo contrattato dal capitano pendente il viaggio per i bisogni della nave e del carico mentre il processo verbale constatante gli anzidetti bisogni, e l' autorizzazione del Console o del Giudice locale sono i mezzi coi quali può il capitano abilitarsi a prendere dei danari a cambio marittimo sulla nave o sulle mercanzie senz' esporsi ad esserne personalmente risponsabile, e mentre i proprietarii possono certamente disporre a loro beneplacito degli oggetti ad essi spettanti senza il bisogno di una forma qualunque, meno quella che fosse richiesta dalle leggi del luogo per la validità e per gli effetti del loro contratto.

Relativamente al cambio marittimo contrattato dal capitano nel corso del viaggio a cui è destinata la nave occorre di conoscere quali conseguenze debbano attribuirsi all' ommissione delle formalità prescritte dallo art. 250; ed a questo proposito i dottori, ed i tribunali ci insegnano quasi concordemente che succede nel cambio marittimo fatto all' estero dal capitano ciò che ha luogo in ordine alla formalità del deposito nell'altro cambio marittimo stipulato nei Regii Stati.

L' ommissione del processo verbale constatante i bi-

sogni della nave e la mancanza dell' autorizzazione del Console o del Giudice locale non rendono nullo e di niun effetto il cambio marittimo in pregiudizio del terzo che sulla fede del capitano ha dati i suoi danari per i bisogni della nave all'effetto della continuazione del viaggio, ed i proprietarii ne rimangono obbligati come lo restano egualmente anche quando la somma mutuata non fosse realmente spesa nell' oggetto indicato dal contratto. Questa giurisprudenza deriva dal principio comunemente adottato sullo scopo e sull' uso delle anzidette formalità considerate soltanto come interessanti la condotta e le obbligazioni del capitano verso degli armatori senza compromettere il terzo che contrae col medesimo in buona fede, e che non è le più volte soggetto alle disposizioni del nostro Codice, essa risulta d' altronde dalla notissima legge *Lucius Titius ff. de naut. fen.*, e malgrado l' avviso contrario di Pardessus è per ultimo sanzionata tanto dai giudicati di molti tribunali, quanto dall'opinione di Valin, e di varii altri scrittori.

La mancanza però delle formalità richieste dall'articolo 250, nei cambii marittimi contrattati all' estero dal capitano, produce nell'impero delle nostre leggi la perdita a carico del cambiante del di lui privilegio dirimpetto agli altri creditori, e questa perdita oltre di essere suggerita dalla congiunzione naturale delle due parti dell'art. 342, risulta anche più chiaramente dalla disposizione dell' art. 207, di cui abbiamo parlato nel

titolo della nave siccome può anche vedersi dalla sentenza resa nel 1834 dal senato di Genova nella causa fra li sigg. Edelman, Rossi, e Musso Montebruno a riguardo della nave comandata dal capitano Faggioni.

Fin qui si sono accennate quelle forme estrinseche le quali riguardano nel cambio marittimo la validità del contratto e la sicurezza del cambiante; resta ora a parlare di un' altra forma esterna, la quale non fa che rendere più facile la realizzazione del credito che dipende dallo stesso contratto, ed è questa la clausola all' *ordine* che si costuma per lo più d' inserire nella scritta del cambio marittimo, e che è appositamente contemplata nell'articolo 343 del nostro Codice.

In questo articolo è detto che ogni atto di cambio marittimo può essere negoziato per via di girata se esso è rivestito della clausola all' *ordine*, e che in tal caso l' atto di prestito, e la negoziazione del medesimo hanno anche fra i non commercianti quegli stessi effetti, e producono quelle stesse azioni che dipendono dalla negoziazione dei biglietti all'ordine equiparati dall' art. 201 alle vere cambiali.

Quando nella scritta del cambio marittimo è apposta la clausola all' *ordine* è allora stabilito fra le parti che il prenditore pagherà alla persona che verrà indicata dal datore, ed è perciò che il titolo è in tal caso negoziabile per mezzo della girata. Negli usi del commercio potrebbe forse plausibilmente sostenersi che la scritta del cambio marittimo sia per se stessa anche in man-

canza della predetta clausola un effetto di sua natura girabile, ma dopo la disposizione dell' art. 343 copiato dall' art. 313 del Codice Francese il Sig. Locré, e diversi altri scrittori opinano che la legge non ne permetta la negoziazione quando l' atto non sia accompagnato dalla detta clausola: del resto essa non deve ritenersi come sacramentale, e tutte le clausole equipollenti, come sarebbe quella *al portatore* e l' altra *a disposizione del cambiante*, hanno un'eguale efficacia per la facoltà della negoziazione di sopra accennata. Così ha deciso in Francia la stessa Corte di Cassazione nel suo arresto dei 27 febbraio 1810, e noi abbiamo già riferito lo stesso principio a proposito della girata delle lettere di cambio.

Ritenuta l' identità degli effetti, che la legge attribuisce alla negoziazione del biglietto all'ordine, ed a quella del cambio marittimo rivestito della clausola all'ordine o di un'espressione equipollente entra anche nella soggetta materia il favore accordato nel Commercio alla girata ben distinta come ognun sa dalla semplice cessione di un credito ordinario. La girata del cambio marittimo munito dell'anzidetta clausola non abbisogna infatti della formalità della significazione, ed il giratario del medesimo a titolo oneroso, e di buona fede non rimane sottoposto se non che alle eccezioni che possono scaturire dalla natura e dal tenore del recapito da esso acquistato, mentre l'acquirente invece di un cambio marittimo sprovisto di una clausola im-

portante la facoltà della girata sarebbe sempre obbligato a notificare al debitore il di lui acquisto e rimarebbe inoltre soggetto come semplice cessionario alle eccezioni personali proponibili contro il di lui cedente in forza del principio anche ammesso nel Commercio per i crediti ordinarii = *exceptiones quae obstant cedenti obstant et cessionario.* —

Tali sono i principii relativi agli effetti della girata fra il debitore, ed il giratario del cambio marittimo. Quanto all'altra parificazione stabilita dall'art. 343 in ordine alle azioni di garanzia gli scrittori ammettono in tesi generale anche nella soggetta materia le stesse regole prescritte dal Codice nella girata delle lettere di cambio per la formalità del protesto in caso di non pagamento entro le ventiquattro ore dalla scadenza del cambio marittimo; ed è solo nella circostanza in cui non si possa dal giratario conoscere per la natura degli accidenti marittimi la vera epoca della di lui esigibilità, che essi riferiscono il dovere della levata del protesto all'epoca della notizia di quell'avvenimento che ne determina la scadenza nei diversi patti che possono stipolarsi in un cambio marittimo. L'epoca anzidetta può essere in qualche modo indeterminata, e dipendente per es. dall'arrivo della nave in un dato scalo, essa può derivare dalla rottura di quel viaggio specifico, a cui si riferisca tassativamente il contratto, ed in questi casi sottentra, come ognun vede, necessariamente l'epoca della notizia che ne ha il portatore,

siccome è anche stato deciso nel 1820 dal tribunale consolare di Marsiglia.

Nello stesso modo, partendo dall' anzidetta parificazione, gli scrittori c'insegnano che la mancanza della levata del protesto entro il termine voluto dalla legge importa la decadenza del portatore dall' azione in garanzia dirimpetto ai precedenti giranti del cambio marittimo, come succede a riguardo delle lettere di cambio, e dei biglietti all' ordine assimilati alle medesime; essi estendono egualmente le conseguenze della stessa parificazione al dovere di dedurre in esercizio l'azione di garanzia entro i termini prescritti nella materia cambiaria; e nell' uniformità dei principii inerendo all' insegnamento dei dottori bisogna anche ammettere che nessun atto può supplire alla formalità del protesto, e che un' eguale decadenza deve nel di lui diffetto verificarsi eziandio in favore del cambiante senza la distinzione fatta dalla legge sulla mancanza, o sulla provvista dei fondi fra il traente ed il trattario, poichè se il cambio marittimo non è simulato il cambiante marittimo ha sempre fornito il capitale corrispondente al suo credito.

L' applicazione al giratario del cambio marittimo di tutti quanti i doveri imposti dalla legge al portatore di un biglietto all' ordine o di una lettera di cambio può, io non lo niego, ragionevolmente desumersi dal tenore dell' art. 343 di sopra allegato, ma come nel predetto articolo non si parla, se non che della com-

petenza dell' azione in garanzia senz' assoggettarla alle eccezioni espressamente stabilite a proposito delle cambiali, così l' insegnamento dei dottori non mi lascia nella sua generalità intieramente tranquillo anche per l' interesse del commercio sulla decadenza del portatore del cambio marittimo dal di lui ricorso in garanzia dirimpetto alla persona del cambiante, allorchè si tratta della materiale formalità del protesto e del rigore dei termini a cui si vuole alligato l' esercizio di un tale ricorso.

Il dubbio che mi si presenta sulla dottrina in generale degli scrittori nei rapporti fra il cambiante, ed il giratario dipende dalla differenza ch' io trovo fra i due titoli, a cui si riferisce l' anzidetta pariflcazione. Le vere lettere di cambio ed i biglietti all'ordine tratti dai negozianti ed equiparati alle medesime sono altrettanti effetti di commercio destinati per la loro stessa natura ad una continua negoziazione, essi si considerano nel portafoglio del negoziante come un numerario esistente nella di lui cassa, il loro acquirente non è mai esposto per l' essenza del titolo a perderne l' ammontare, e mentre circolano liberamente da un luogo all' altro con quella rapidità e con quella confidenza che dipende dalla stessa loro natura la legge doveva al certo stabilire dei modi, e dei termini nei quali se ne dovesse precisare il difetto di pagamento per far luogo anche contro il traente all' esercizio dell' azione diretta al loro rimborso. Il cambio marittimo non si

può invece considerare come un recapito per sè stesso negoziabile, e per tale non lo considera la legge quando non vi è apposta la clausola all'*ordine*; anche munito di questa clausola esso non si presta assai facilmente ad una negoziazione suggerita dai bisogni e dalle viste del commercio, mentre il di lui acquirente surrogato al cambiante rimane esposto al pericolo della perdita del suo capitale, ed è perciò che quando trattasi dei rapporti fra il giratario ed il cambiante, ai quali sia ristretto il cambio marittimo non mi arride sufficientemente la teoria della decadenza dall'azione in garanzia fondata sul rigore del di lei esercizio entro il termine per es. di soli quindici giorni, e sulla materialità sacramentale del protesto incapace di essere supplito da un atto equipollente. A questo riguardo io opino che sarebbe forse più utile al commercio di seguitare le massime generalmente ammesse nel caso della negligenza di un cessionario che abbia in qualunque modo lasciato pregiudicare il credito ad esso ceduto, le quali si applicano senza meno anche al cambio marittimo alloraquando non è rivestito della clausola all'ordine; ma questa mia opinione ben lungi di contestare la dottrina professata dagli scrittori sul disposto dell'art. 343 è da me esternata al solo oggetto di accennare a quelle modificazioni che fossero per avventura ravvisate come più convenienti alla soggetta materia.

La garanzia di che si tratta, ammessi per un momento i modi ed i termini, nei quali debba essere

posta in esercizio, obbliga il cambiante a restituire al portatore il capitale del cambio marittimo unitamente agl' interessi legali quando il cambiatario non adempie egli medesimo a quel pagamento che è da esso dovuto nel caso del salvo arrivo degli effetti che alimentano il contratto; essa non ha luogo in verun modo nel caso della perdita totale di questi medesimi effetti, e si proporziona agli obblighi dello stesso cambiatario quando si tratta di una perdita meramente parziaria, poichè l'acquirente del cambio marittimo sostiene a senso di Casaregis, di Emerigon, e di tutti gli scrittori, i pericoli di cui era gravato il cambiante, ma questa stessa garanzia non si estende per altro ai proffitti ed interessi marittimi, a meno che non siasi stipolato il contrario. Tale è la disposizione dell' art. 343, copiato dall' art. 314 del Codice francese, su di cui il celebre Avvocato Corvetto di troppo cara memoria a tutta la Liguria per la sua probità, e per i suoi talenti osservò meritamente al Corpo Législativo che la giustizia e la equità respingevano l' idea di estendere la garanzia del cambiante al di là di quella somma ch' egli riceve nella negoziazione dal cambio marittimo, a meno che non si stipolasse il contrario con un' apposita convenzione sostenuta per lo più da un equo e sufficiente correspettivo.

Tutto il fin qui detto riguarda la forma esterna del cambio marittimo sotto i diversi rapporti della validità del contratto, e della sicurezza, e comodo del cambiante. Nel resto possono in esso stabilirsi tutti i patti

che non ne distruggano l' essenza, e non sieno contrarii alle leggi d' ordine pubblico, e come abbiamo già osservato che il cambiante può esonerarsi dalle avarie particolari, e diminuire anche la sfera dei risici che sono generalmente parlando a di lui carico, così deve ancora ritenersi che possono nel cambio marittimo stipularsi le clausole *in quovis*, o *chi per esso* come quelle altresì dirette ad assumere la colpa e la baratteria dei subalterni del cambiatario, ed a permettere gli approdi della nave negli scali intermedii, li quali possano ritardare il corso del viaggio contemplato dalle parti. Noi parleremo di tutte queste clausole nel titolo delle assicurazioni marittime per non ripetere inutilmente quegli effetti ch' esse producono nell' uno, e nell' altro contratto dovendo ora discendere alla terza sezione in cui trattasi di analizzare le obbligazioni ed i diritti dei contraenti.

SEZIONE TERZA.

Degli obblighi del Cambiatario e dei diritti del Cambiante.

La definizione del contratto di cui ragioniamo stabilisce da per se stessa le conseguenze, che naturalmente ne discendono a riguardo delle obbligazioni

del prenditore, e delle azioni e diritti del datore del cambio marittimo.

La misura delle obbligazioni del prenditore delle quali dobbiamo avanti tutto occuparsi dipende in primo luogo dal dato del cominciamento del risico con cui si ponga in essere il contratto, e verificatosi un tal dato deriva in secondo luogo dall'alternativa dei due casi del salvo arrivo, o del sinistro minore o maggiore degli effetti, che alimentano il contratto medesimo.

Nell'essenza del cambio marittimo è indispensabile che l'imprestito si realizzi sopra oggetti esposti ai risici della navigazione, e che questi medesimi risici sieno assunti dal cambiante ond'egli ne divenga passibile dirimpetto alla perdita totale o parziaria della somma da esso mutuata. Da qui è che il contratto include la condizione che gli effetti su dei quali si sostanzia l'imprestito sieno effettivamente esposti ai pericoli del mare nel viaggio e nei termini stipulati fra le parti, e che il contratto resta perciò da per se stesso risoluto anche per il solo fatto del cambiatario se non ha mai avuto principio il rischio comtemplato dai contraenti. Se la nave per esempio non parte per quel viaggio che si è avuto in vista nella costituzione dell'imprestito, e se le mercanzie che ne formano il soggetto non sono caricate, o lo sono in una nave diversa scomparisce dirimpetto alla legge il contratto perchè non realizzandosi il cominciamento del rischio mancano i termini abili della di lui sussistenza.

In questo primo caso l'obbligazione del prenditore è ristretta alla restituzione dèl capitale ricevuto ad imprestito unitamente agl' interessi che non possono essere quelli stabiliti in correspettività del rischio a cui non si è fatto luogo, e che sono perciò quelli di terra al ragguaglio della legge. Questi interessi devono a mio credere calcolarsi dall'epoca della costituzione in mora del cambiatario poichè non essendosi realizzato il cambio marittimo non può ad essi convenire la questione della loro decorrenza *ipso jure* di cui parleremo in appresso, ed unitamente al pagamento di questi interessi trattandosi di una risoluzione meramente volontaria potrebbe anche secondo le circostanze competere al cambiante un'azione al rifacimento del danno derivante dall'inesecuzione del contratto se egli per far cosa grata al cambiatario avesse sacrificato un lucro certamente ricavabile dal diverso impiego del suo capitale. Ciò attiene per altro, come ognun vede, alle massime generali riguardanti l'inadempimento di una qualunque siasi convenzione.

Verificatosi il cominciamento del risico e posto perciò in essere il contratto le obbligazioni del prenditore sussistono, come già si è accennato, o svaniscono in tutto od in parte secondo il risultato felice od infausto di quei pericoli che si sono assunti dal datore nell'alternativa della salvezza o della perdita degli oggetti su dei quali fu assicurato l' imprestito.

Parlando del salvo arrivo può esso verificarsi, come

ognuno comprende, tanto nel caso in cui gli oggetti pervengano senz' alcun danno nel luogo della loro destinazione, quanto nell'altro caso in cui non vi arrivino effettivamente perchè sieno p. es. scaricati in uno scalo intermedio o si termini il viaggio senza procedere sino al porto a cui era destinata la nave, ed in questi casi come in tutti gli altri di eguale natura le obbligazioni del cambiatario importano sempre la restituzione del capitale, il pagamento degl' interessi marittimi, ed il rimborso per ultimo degl' interessi di terra da calcolarsi dietro la quistione qui appresso accennata o dall'epoca della scadenza, ed esiggibilità del cambio marittimo, o da quella della costituzione in mora dipendente dalla dimanda giudiziale del cambiante.

Tutti questi pagamenti devono farsi in regola generale, salva una diversa convenzione, nel luogo ove è finito il rischio in cui è divenuto nello stesso tempo esiggibile il cambio marittimo, ed è perciò che nel diritto Romano si metteva per lo più al bordo della nave un servo incaricato della riscossione del danaro traiettizio, ma non è per questo che mancandosi dal cambiatario agli indicati pagamenti non possa egli essere convenuto dal cambiante all'adempimento delle sue obbligazioni nel luogo del suo domicilio.

La restituzione del capitale deve farsi nella moneta portata dal contratto, e quando si trattasse di una moneta che non avesse corso nel luogo del pagamanto

se ne deve fare il raguaglio con quella corrente nel luogo medesimo; ciò s' intende del cambio marittimo contrattato secondo l' uso in danaro, se esso consistesse in una cosa fungibile non estimata frà le parti la restituzione deve allora farsi nel tantumdem della cosa medesima di quella bontà, e qualità che è indicata in contratto, ed in queste restituzioni il cambiatario non può pretendere di liberarsi coll' offerta al cambiante di un diverso pagamento o coll' abbandono in di lui favore degli oggetti su dei quali si è costituito il cambio marittimo.

Gli interessi marittimi sono dovuti in totalità anche quando cominciato il rischio fosse questo stato ridotto ad un periodo in qualunque modo più breve essendosi per esempio come già si è detto finito il viaggio poco dopo il suo cominciamento in uno scalo anche vicino al luogo della partenza perchè il rischio è individuo, ed una volta cominciato a carico del cambiante dà al medesimo il diritto alla totalità del di lui correspettivo mentre poteva accadere la perdita nel tempo del rischio già corso. Tanto nel contratto di assicurazione quanto in quello del cambio marittimo procede in regola generale l'adagio. - *Rischio cominciato premio guadagnato* : - e questa regola di diritto può solo cessare in entrambi i contratti allora quando si tratta di un'assicurazione o di un cambio marittimo stipulati a tanto al mese per una data navigazione dovendosi in tal caso eccettuato il patto relativo ad un *tempo di fermo* proporzionare

sempre alla durata del rischio gl'interessi ed i premii dovuti all'assicuratore ed al cambiante, siccome nella soggetta materia si è anche deciso dal Tribunale di Marsiglia li 17 Gennaio 1821.

La totalità degli interessi marittimi stabiliti per l'intiero viaggio a cui si riferisce il contratto è dovuta al cambiante nel cambio marittimo stipulato per un viaggio complessivo di andata e ritorno quantunque eseguita l'andata non si verifichi a motivo delle circostanze il ritorno. Nel contratto di assicurazione per il predetto viaggio legato, la legge mancando il ritorno non accorda all'assicuratore se non che i due terzi proporzionali del premio siccome vedremo disposto dall'art. 386 del nostro Codice; dietro l'affinità dell'assicurazione col cambio marittimo parerebbe che dovesse ammettersi anche a riguardo di quest'ultimo la stessa riduzione, ed Emerigon infatti sollecitava fin da suoi tempi la dichiarazione a questo riguardo del legislatore, ma l'avviso dei Dottori è affatto contrario escludendo essi concordemente nel nostro contratto la misura di equità adottata nell'assicurazione marittima. La riduzione del premio dovuto dall'assicurato è senza meno un temperamento equitativo il quale deroga all'individuità legale del risico già in parte sostenuto dall'assicuratore, questo temperamento non deve a senso dei dottori estendersi contro i veri principii ad un caso non contemplato espressamente dalla legge, ed indagando, se pure è facile, la ragione di una

tale differenza io non saprei allegarne verun' altra se non se quella che il cambio marittimo si contrae di ordinario per una speculazione che si vuol fare coi danari del cambiante ricavandone un lucro, mentre invece l' assicurazione non si stipula se non che per ripararsi da una perdita senza che l' assicuratore somministri un fondo qualunque a profitto dell' assicurato per la spedizione della nave, o delle mercanzie che formano il soggetto del contratto.

Oltre al pagamento degl' interessi marittimi sottentra nel caso del salvo arrivo a carico del prenditore anche l' obbligo degl' interessi di terra a cui si fa luogo dopo l' esigibilità del cambio marittimo, ed a loro riguardo attesa la disposizione indefinita della legge si è dai dottori dubitato se essi in primo luogo decorrano *ipso jure* senza il bisogno di alcuna costituzione in mora, e se debbano essi in secondo luogo unicamente riferirsi al capitale dato ad imprestito, oppure calcolarsi eziandio sull' ammontare degli interessi marittimi guadagnati dal cambiante.

Nella risoluzione del primo dubbio prescindendo da un patto diretto alla loro immediata decorrenza Pothier e Pardessus sostengono che gli anzidetti interessi non possono mettersi in corso se non che dal-l' epoca della dimanda giudiziale, e questa opinione si trova, sebben raramente seguitata da qualche tribunale; Locrè invece, Boulay-Paty e Dageville stabiliscono che gl' interessi del capitale dato a cambio marittimo sono

dovuti *ipso jure* senz' alcun interpello dall' epoca della di lui esigibilità, e questa dottrina professata da Emerigon fu sempre ammessa negli usi d' Italia, e di tutti i popoli commercianti siccome rifletteva la corte di Rennes nelle osservazioni proposte sul Codice di Commercio del 1808. Aderendo a questa costante giurisprudenza io credo che l' opinione di Emerigon e Boulay-Paty debba ritenersi anche a fronte del silenzio conservato a tale riguardo dai nostri Codici, poichè gli usi generalmente ammessi in commercio devono preferirsi come ho detto altre volte al rigore del Diritto Civile, e poichè a questi usi si rimettono certamente i contraenti allorchè non sono cauti di escluderli con una convenzione contraria.

Quanto al secondo dubbio non mancavano anticamente degli scrittori i quali considerando l' ammontare degl' interessi marittimi come un capitale rappresentativo del rischio sostenuto dal cambiante ammettevano sui medesimi anche gli interessi di terra; ma questa giurisprudenza non era seguitata dalla maggior parte dei dottori, e dei tribunali sia perchè il profitto marittimo doveva più esattamente riguardarsi come un interesse del danaro dato ad imprestito stabilito sul ragguaglio dei risici assunti dal datore, sia perchè il vizio dell' anatocismo era generalmente riprovato dalla legge. In Francia dopo la pubblicazione dei nuovi codici è comune l' avviso, che gl' interessi marittimi essendo interessi scaduti producano anch' essi degl' in-

teressi di terra in virtù di una convenzione, o in forza di una dimanda giudiziale, io credo per altro che questa teoria non debba adottarsi nell'impero delle nostre leggi dirimpetto all'art. 1245 del Codice Civile nel quale è disposto che gl' interessi scaduti di un capitale non possono produrre interessi nè per mezzo di una dimanda fatta giudizialmente al debitore, nè in vigore di una convenzione presa fra le parti. A questo articolo severamente esclusivo di ogni anatocismo non è al certo derogato nè dagli usi nè dall' interesse del Commercio.

Finora abbiamo parlato delle obbligazioni del prenditore nel caso del salvo arrivo: vediamo ora quelle che lo riguardano nell' altro caso del sinistro maggiore o minore di quegli effetti su dei quali è assicurato il cambio marittimo.

Quando si verifica un sinistro maggiore che costituisce la perdita reale o legale degli effetti su di cui è sostanziato il contratto cessa allora ogni obbligazione personale del prenditore tanto per la somma presa ad imprestito quanto per i di lei accessorii, ed il diritto del datore è soltanto ridotto al valore del ricupero e del salvetaggio che possa realizzarsi sul sinistro già di sopra indicato. Questo principio ammesso da tutti i dottori è anche stabilito dall' art. 357 del nostro Codice, esso dipende dall' essenza dello stesso cambio marittimo in forza di cui il cambiante assume i pericoli della navigazione; ed il caso del naufragio con-

templato nel detto articolo essendo puramente dimostrativo deve a senso dei dottori equipararsi ad ogni altro caso importante la perdita legale degli effetti che alimentano l' imprestito salvo il diritto del cambiante sull ammontare del ricupero sottoposto come è ben naturale alla deduzione delle spese erogate nel salvetaggio.

Nel contratto di assicurazione marittima noi vedremo tutti i casi induttivi della perdita legale. Qui è solamente utile di accennare a quelle osservazioni, che stabiliscono i veri termini della massima di sopra allegata tanto in ordine alla liberazione del prenditore quanto a riguardo dei diritti del datore del cambio marittimo.

La liberazione del cambiatario, verificatosi il sinistro maggiore, non é alligata a quell' atto di abbandono che la legge impone all' assicurato nell' altro contratto di assicurazione marittima poichè il cambiante è surrogato di pien diritto nel ricupero di ciò che si salva sugli effetti che costituiscono nello stesso tempo il pericolo, e la sicurezza del suo capitale, ma perchè una tale liberazione abbia luogo è a senso di tutti i dottori indispensabile che il cambiatario giustifichi di aver posto in essere il contratto coll' esposizione ai pericoli del mare delle cose affette al cambio marittimo; ed è perciò che nell' imprestito fatto sopra facoltà egli deve provare la caricazione delle mercanzie capace di alimentare l' imprestito medesimo.

Il diritto del cambiante sull' ammontare del ricupero

ottenuto dal naufragio, dalla preda e da qualunque altro sinistro maggiore, mentre è superato dai noli che fossero dovuti sulle mercanzie salvate, non può essere in verun modo diminuito dal concorso del cambiatario nel caso di uno *scoperto* dipendente dal maggior valore degli effetti su dei quali sia ubicato il cambio marittimo. Il debitore non può mai in regola generale venire in concorso col suo creditore sulla cosa affetta al pagamento del debito. *Contentio super prelatione non agitur inter creditorem et debitorem, sed inter creditores*, e questa regola generale ammessa da Salgado e da tutti i dottori è soltanto limitata nella soggetta materia alloraquando si tratti di un cambio marittimo costituito sopra di una quota, sulla metà p. es. sopra i due terzi delle mercanzie caricate al bordo della nave, poichè il contratto invece di percuotere la totalità è tassativamente ristretto quanto al rischio, ed alla cautela del cambiante a quella sola porzione di mercanzie che è convenuta fra le parti.

Non verificandosi un sinistro maggiore può per altro ben facilmente accadere un sinistro ed un danno minore derivante da una avaria particolare o generale la quale importi la perdita parziaria delle cose che sostanziano il cambio marittimo, ed in questo caso la obbligazione del cambiatario diminuisce a proporzione e sino a concorrenza della perdita medesima. Noi abbiamo infatti già veduto che il cambiante sostiene, meno una convenzione contraria le conseguenze del-

l'avaria particolare, e che non può nemmeno per patto liberarsi dall'onere dell'avaria generale: Ora questi danni parziarii essendo a di lui carico alloraquando derivano dai casi fortuiti della navigazione diminuiscono necessariamente come ognun vede l'obbligazione del cambiatario in forza di quella detrazione a cui va in tal caso soggetto l'imprestito, questa detrazione si regola quando vi è uno scoperto a proporzione dell'interesse dei due contraenti, e sorge poi a riguardo della medesima una quistione eccitata da Valin per determinare se essa debba eseguirsi sul capitale originario onde diminuirne gl'interessi marittimi, o se debba invece operarsi sul cumulo del capitale e degli interessi portati dal contratto, ciò che involve una differenza ben rimarchevole nei diritti reciproci delle parti.

Risolvendo una tale quistione Valin opina per la detrazione da farsi sull'intiero credito del cambiante conflato dal capitale originario, e dal profitto marittimo pattuito frà i contraenti, lo che esclude la diminuzione degl'interessi; l'opinione di Valin è seguitata da Rogron nei suoi commenti al Codice di Commercio, ma Delvincour è più giustamente d'avviso che la detrazione del danno minore e della perdita parziaria dipendente dei casi fortuiti della navigazione colpisca il capitale mutuato, e che debbano perciò decrescere gl'interessi marittimi convenuti sul medesimo. La legge nel caso della perdita totale estingue intieramente l'obbligo di una restituzione o di un pagamento

qualunque a carico del mutuatario; ora quello che si dice del tutto, deve anche dirsi di una parte, e mentre gl'interessi non sono che un accessorio che seguita il principale mi sembra che l'avviso di Delvincour sia preferibile a quello di Valin tosto che il sinistro minore diminuisce ipso jure il capitale dato a cambio marittimo.

Nel caso dello scoperto di sopra indicato può dimandarsi se il riparto proporzionale della perdita parziaria debba anche aver luogo frà il datore, ed il prenditore allora quando siasi da quest'ultimo scaricata in uno scalo intermedio la porzione delle mercanzie eccedente nel di lèi valore la somma presa ad imprestito, ed a questa dimanda risponde da suo pari l'Emerigon seguitato da molti altri scrittori, che prescindendo dalle conseguenze di un'appulso colposo ed arbritrario lo scaricamento nello scalo intermedio proffitta al solo prenditore, il quale può ritirare le mercanzie che formano lo scoperto lasciando sulla nave a carico del datore l'alimento sufficiente all'ammontare del suo cambio marittimo. Questa teoria è anche ammessa come vedremo in seguito nell'altro contratto di assicurazione marittima, ed è solo da avvertirsi a questo proposito ch'essa non procede à senso dello stesso sig. Emerigon nello scaricamento al luogo del destino perchè trattandosi in tal caso di un fatto necessario la discarica si attribuisce nel suo ordine graduale, ed in proporzione del loro rispettivo interesse a vantaggio di entrambi i contraenti,

Dopo le obbligazioni del cambiatario subentrano i diritti del cambiante, ed a loro riguardo, è inutile di parlare delle azioni personali dipendenti dal caso del salvo arrivo, e da quello del sinistro minore poichè atteso il principio *correlativorum eadem est natura et disciplina*, sono esse bastantemente determinate dalle obbligazioni che noi abbiamo finora analizzate. A questo luogo l'esame che dobbiamo ancora proporci a complemento del titolo riguarda il diritto reale, ossia il privilegio, che compete al cambiante sulle cose affette alla sostanza ed alla sicurezza del cambio marittimo.

Questo privilegio riconosciuto dalle leggi di tutti i popoli commercianti è letteralmente stabilito negli articoli 350 e seguenti del nostro Codice.

Quando il cambio marittimo è ubicato sul corpo e la chiglia della nave, il privilegio comprende non solo il corpo, ma gli arredi, gli apparati, l'armamento e le vettovaglie della medesima; esso si estende egualmente al nolo guadagnato nel viaggio relativo al contratto poichè il nolo si considera dalla legge come un'accessorio della nave diretto a supplire il deperimento naturale che essa soffre nel corso della navigazione; e se il cambio marittimo è invece sostanziato sugli arredi, gli apparati e l'armamento della nave il privilegio si limita agli oggetti più o meno determinati dalle parti, coll'avvertenza per altro suggerita dai dottori sulla di lui estensione anche ad una parte equitativa del nolo sul riflesso, che gli arredi ed apparati

hanno anch' essi contribuito al di lui guadagno in vantaggio dell'armatore.

Quando il cambio marittimo è fatto sulle facoltà il privilegio comprende in regola generale tutte le mercanzie componenti il carico della nave anche quando il loro caricamento fosse eseguito in un luogo di scalo, ed è soltanto nel caso in cui siansi fatti de'cambii marittimi distinguendo nei medesimi le paccotiglie dal carico, che il privilegio deve distintamente riferirsi all'uno o all'altro degli effetti designati dalle parti

Finalmente quando il cambio marittimo è assicurato sulla nave e sul carico il privilegio è allora collettivo, ed in tal caso tanto la nave quanto le mercanzie formano una massa individua su di cui il cambiante resta indistintamente privilegiato per la totalità del credito, dipendente dai termini del contratto.

Questo privilegio è accordato al cambiante tanto per il capitale quanto per gli interessi marittimi, esso abbraccia anche gl' interessi di terra dovuti dopo l' egibilità del capitale siccome è stato deciso dalla Cassazione di Francia nel suo arresto del 20 febbraio 1844, e questo medesimo privilegio sussiste per questi ultimi interessi e per la somma mutuata anche quando non siasi posto in essere il contratto colla partenza della nave o colla caricazione delle mercanzie. In questo caso cessa come già abbiamo veduto il diritto agli interessi marittimi perchè non si è verificato il cominciamento di un rischio qualunque a carico del cambiante

ma si fa sempre luogo alla restituzione del capitale cogl' interessi legali a cui è pure attribuito l' anzidetto privilegio, come si è altresì deciso dalla Corte di Caen nel suo arresto dei 28 febbraio 1844.

Nell' esercizio di questo privilegio è per altro indispensabile di osservare, che quando si tratta di cambii marittimi stipulati nello stato si richiede per la di lui conservazione il deposito della scrittura del contratto alla segreterìa del Tribunale; che trattandosi di cambii marittimi contrattati all' estero dal capitano per i bisogni del viaggio il privilegio è dirimpetto ai terzi sottoposto secondo le nostre leggi all' adempimento delle formalità richieste dall' art. 250, che il privilegio accordato al cambiante sulla nave procede nel rango assegnatoli dagli articoli 206 e 207 del nostro Codice, e che finalmente il cambio marittimo stipulato dal capitano nel luogo della dimora degli armatori senza il loro intervento, o senza la loro autorizzazione per atto autentico non da secondo l' art. 351 nè azione nè privilegio se non che sulla porzione della nave e del nolo che possa appartenere allo stesso capitano, a meno che non si tratti di un cambio marittimo stipulato nelle debite forme a carico dei porzionevoli renitenti allo sborso per loro parte delle spese erogate nell' allestimento della nave. Tutte queste osservazioni coincidono con ciò che si detto nella sezione precedente e nei due titoli della nave e del capitano.

Il privilegio fin qui accennato è in sostanza desunto

dalle massime delle leggi civili, le quali dietro alcune date formalità accordano un eguale privilegio al mutuante *ad emendum vel ad reficiendum* poichè i danari dati a cambio marittimo si presumono, e s'indicano sempre presi per la compra, e la conservazione delle mercanzie e per i bisogni della navigazione; ed è qui dove cade a proposito la quistione proposta fin dai tempi dell'antica Ordinanza di Francia sul privilegio del cambio marittimo preso sulla nave dopo il di lei discesso dal luogo della partenza. Nell' esame di si fatta quistione Emerigon opinava per l'esclusione del privilegio perchè la nave essendo partita non presentava più i termini abili alle spese del di lei allestimento, Valin sosteneva invece il contrario sul riflesso che poteva essersi contratto prima della partenza il debito riconosciuto nell'atto del cambio marittimo: fra i moderni Boulay Paty seguita il parere di Emerigon, e Dageville, all'opposto non meno che Delvincour credono l'opinione di Valin preferibile; questa preferenza pare anche a me ragionevole, ma sembrami nello stesso tempo che il più vero sistema sia quello di adottare nei varii casi in concreto più l'una che l'altra opinione a norma di quelle circostanze, che possono più o meno persuadere della buona fede e sincerità dell' imprestito, od indurre invece un legittimo sospetto della di lui possibile simulazione.

Stabiliti in tal modo i veri termini del privilegio competente al datore dirimpetto ai creditori in genere

del prenditore del danaro a cambio marittimo il legislatore ha nelle disposizioni del Codice considerato il caso del concorso simultaneo di più cambianti sulla nave, ed ha nell' art. 253 adottato a tale riguardo le massime generalmente ammesse nella giurisprudenza marittima di tutti i popoli commercianti.

Quando vi sono più cambianti sulla nave bisogna distinguere il caso in cui essi si riferiscano a più viaggi dall' altro caso in cui i loro imprestiti riguardino un solo, ed unico viaggio.

Se si tratta di cambi marittimi fatti per viaggi diversi i cambianti dell' ultimo viaggio sono sempre preferiti a quelli del viaggio precedente anche quando si fosse stipulata da questi ultimi la continuazione o la rinnovazione del loro imprestito.

Se è invece quistione di cambii marittimi relativi ad un solo ed unico viaggio le somme mutuate durante il viaggio sono rimborsate per preferenza a quelle imprestate prima della partenza, e se vi sono più imprestiti fatti nel corso dello stesso viaggio l' ultimo imprestito è sempre preferito al precedente.

Quest' ordine di preferenza stabilito nel caso di un unico viaggio per i cambii marittimi stipulati sulla nave si applica a sentimento di tutti i dottori anche ai cambii marittimi contrattati sulle facoltà dovendosi sempre gradatamente accordare una prelazione alle somme mutuate durante il viaggio per la conservazione delle mercanzie a fronte eziandio dagl' im-

prestiti fatti prima della partenza per la compra delle medesime; e questo stesso ordine di preferenza dipende come ognun sa in entrambe le specie dei cambii marittimi dal principio che l'ultimo imprestito ha salvato il pegno comune a tal che in luogo della regola; *prior in tempore potior in jure* ammessa nel regime ipotecario procede nella soggetta materia la massima diametralmente opposta *posterior in tempore potior est in jure, quia salvam fecit totius pignoris causam.*

L'applicazione di questo principio non conviene per altro, come è ben facile di vedere, al caso di più cambii marittimi stipulati sulla nave o sul carico nel giro di pochi giorni anteriori al cominciamento del viaggio. Nella simultaneità dell'epoca della loro contrattazione si presume che le somme mutuate sieno tutte collettivamente servite alla compra delle mercanzie, ed all'allestimento della nave; entra quindi nell'eguaglianza del loro impiego l'altro principio *privilegia privilegiis conquassantur*, — e si fa luogo perciò ad un contributo frà tutti i cambianti in proporzione del rispettivo loro credito. Questo contributo ammesso dai giudicati di varii tribunali si è anche stabilito dalla decisione resa nel 1820 dal nostro Senato di Genova nella causa Descalzo.

Dopo tutto ciò che si è finora accennato in ordine all'essenza, alla forma, ed agli effetti del cambio marittimo devo in ultimo luogo osservare « che ogni azione dipendente dall'anzidetto contratto è sottoposta dall'ar-

ticolo 426 ad una prescrizione quinquennale adottata nell' interesse del Commercio anche per le azioni derivanti dall'altro contratto di assicurazione marittima, ma di questa prescrizione comune ad entrambi i contratti, e sottoposta ad alcune limitazioni generalmente ammesse dagli scrittori e dai tribunali noi parleremo a scanso d'inutili ripetizioni nel titolo che immediatamente succede, il quale è d'altronde il più diffuso, ed interessante nella parte del diritto mercantile marittimo.

LIBRO TERZO

TITOLO SETTIMO

Dell' Assicurazione Marittima

Il contratto di assicurazione marittima è un contratto consensuale, sinallagmatico ed aleatorio |redatto secondo le nostre leggi per pubblica, o privata scrittura, in forza di cui l' uno dei contraenti garantisce la perdita che possa per qualunque caso fortuito occorrere agli effetti esposti dall' altro contraente ai pericoli del mare assumendo in se tutti i risici della navigazione contemplata dalle parti, mediante la corresponsione di un premio, che ne forma il correspettivo. Colui che assume il rischio della predetta garanzia è l'assicuratore; quello che la ottiene è l' assicurato, e l' atto che enuncia le convenzioni dei due contraenti si chiama negli usi del Commercio la scritta ossia polizza di assicurazione.

Nella sua origine non è questo contratto così antico come quello del cambio marittimo. I romani infatti non hanno mai conosciuto nè la sostanza nè il vocabolo dell' assicurazione marittima, e se si eccettua

qualche tratto di storia da cui risulta che gli appaltatori della repubblica assunsero qualche volta il rischio dei bastimenti da essi noleggiati per l'approvvigionamento delle armate, noi non troviamo nelle leggi romane se non che il principio generale per cui era lecito di sgravarsi su di un terzo da un pericolo incerto ciò che può tutto al più indicare l'oggetto, ma non già la vera natura dell'assicurazione marittima.

L'invenzione di questo contratto si attribuisce da alcuni agli ebrei scacciati dalla Francia sotto il regno di Filippo Augusto, da altri se ne dà il vanto ai Guelfi ed ai Ghibellini costretti ad espatriare alternativamente dall'Italia; gli Inglesi ne fanno autori diversi italiani stabiliti in Anversa, ed in Londra, ma tutte queste dispute piuttosto letterarie, che legali sono ben poco interessanti al corso delle nostre lezioni, e quel che deve ritenersi si è che un tale contratto venne stabilito sugli usi e sulle regole adottate a di lui riguardo da quasi tutte le nazioni commercianti.

L'uso delle assicurazioni oltre di essere frequentissimo è sotto due diversi rapporti di un sommo vantaggio al Commercio. Da un lato esso offre al negoziante il mezzo di tutelare con un tenue sacrifizio le proprie fortune nelle grandi spedizioni a cui egli si determina tanto in tempo di guerra che in quello di pace dovendo mediante il pagamento del premio essere indennizzato dai di lui assicuratori del sinistro

minore o maggiore che possa accadere alla nave ed alle mercanzie designate nel contratto: Dall' altro lato l' esercizio abituale delle assicurazioni presenta uno stabilimento d' industria per coloro che vi si dedicano, il quale eccettuato il caso di circostanze straordinarie lascia nel cumulo dei premii e dei salvi arrivi un marginc di lucro anche a fronte dell' eventualità dei sinistri ch' essi garantiscono, Da qui nascono le società anonime ossia le compagnie di assicurazione generalmente erette nelle piazze marittime, e se in questi ultimi tempi quelle di Genova non hanno tutte avuto un felice risultato, ciò deve principalmente ascriversi al numero eccessivo delle medesime, alla tenuità dei premii dipendente dal troppo loro concorso, e mi sia permesso anche il dirlo alla poca avvedutezza di qualche direttore, non meno che all' effrenata rinuncia a quasi tutte le eccezioni che tutelano in senso della legge l' interesse di ogni assicuratore dirimpetto alla facilità con cui può esso divenire la vittima dell' assicurato.

La definizione di sopra riferita indica, come ognun sa, la *vera e propria* assicurazione nella quale il richio dell'assicurato trasfuso nel suo assicuratore è il fondamento necessario del contratto, che non può essere per il primo il soggetto di un lucro, ma il mezzo semplicemente di evitare una perdita; e questa assicurazione è ben diversa da quella che i dottori chiamano *impropria*, e che si risolve in sostanza in una

scommessa relativa al salvo arrivo o alla perdita di una cosa in cui i contraenti non hanno alcun interesse. L'esempio di questa scommessa si ha nelle leggi 63 e 129 ff. *de verb obblig. — Dabo tibi si navis ex Asia venerit — Dare spondes si navis non venit*, ma qualunque scommessa non produce fra di noi veruna obbligazione anche a termini dell'art. 1999 del Codice Civile, ed essa è poi formalmente riprovata nella soggetta materia dalle disposizioni del nostro Codice di Commercio, delle quali avremo occasione di parlare esaminando l'essenza del contratto, di cui ci occupiamo — *Fundamentum assecurationis est risicum sine quo assecuratio subsistere nequit.* — Così scriveva Casaregis dis. 7, n. 5 e seg. sull'antico Statuto di Genova, e così ripetono tutti gli scrittori francesi dietro l'economia degli attuali nostri Codici.

Il contratto di assicurazione è, come abbiamo già detto, un contratto consensuale, sinallagmatico, ed aleatorio, ma oltre a questi caratteri è anche al dire di Emerigon un contratto di buona fede insieme, e di stretto diritto.

Esso è infatti consensuale perchè ritenuta la formalità esterna della scrittura richiesta dell'art. 362, del Codice il contratto si perfeziona col consenso delle parti, il quale deve essere prestato coll' esatta cognizione in entrambi i contraenti di tutte le circostanze che accompagnano il risico senza di cui l'assicurazione è in senso della legge nulla e di niun effetto.

Nello stesso tempo il contratto è sinallagmatico ed aleatorio perchè produce da un lato delle obbligazioni reciproche a carico dell'assicurato e dell' assicuratore per il pagamento del premio e l'abbuono del sinistro, e perchè l' obbligazione dell'assicuratore dipende dall' altro lato dall' alea della perdita o del salvo arrivo della cosa assicurata.

Finalmente l' assicurazione è un contratto di buona fede insieme e di stretto diritto, esso è di stretto diritto perchè i patti e le convenzioni delle parti non si possono estendere da caso a caso, ed è poi di buona fede perchè ove le clausole e le condizioni in esso inserite sieno in qualche modo ambigue ed oscure se ne ammette sempre l'interpretazione a termini della legge secondo l 'uso, e l'equità mercantile.

Nell' impegno di annoverare l' assicurazione marittima fra i contratti conosciuti dal Diritto Civile Pothier ha detto, ch'essa è la compra e vendita del pericolo delle cose esposte ai risici del mare, Targa l' ha compresa nei contratti innominati *do ut des*, ed alcuni altri dottori l' hanno riguardata come una fideiussione; ma tutte queste indicazioni sono poco esatte, ed Emerigon ha saviamente stabilito, che l' assicurazione è un contratto nominato, e di una natura particolare dipendente dagli usi e dai principii generalmente adottati dal Commercio.

Dopo questa introduzione seguitando il solito metodo io divido il titolo in quattro sezioni principali suddivise all'occorrenza della materia in varii articoli

subalterni diretti ad accennare gradatamente e con ordine le massime che la riguardano. Vedremo in essi gli estremi che costituiscono l' essenza del contratto la forma interna, ed esterna che si richiede nel medesimo dalla legge, i patti che vi possono essere adietti, le clausole che generalmente vi si incontrano, e gli effetti per ultimo che ne derivano relativamente alle obbligazioni reciproche dei due contraenti. Cominciamo dalla prima sezione.

SEZIONE PRIMA

Dell' essenza del contratto di assicurazione.

Dal tenore della deffinizione di sopra accennata è troppo evidente, che quattro sono gli estremi necessarii all' essenza del contratto della vera, e propria assicurazione marittima. 1.° la cosa assicurata. 2.° il rischio che ne deve assumere l'assicuratore, 3.° il premio che deve pagarsi dall' assicurato, 4.° il consenso finalmente dei contraenti sulla cosa, sul risico, e sul premio: questi quattro estremi indispensabili alla sostanza del contratto danno luogo ai quattro seguenti articoli nei quali deve farsene separatamente l'analisi.

SEZIONE PRIMA — ARTICOLO PRIMO

Della cosa assicurata.

Nell'esame del primo estremo tre sono i rapporti sotto dei quali deve considerarsi la cosa assicurata. In primo luogo deve prendersi di vista la di *lei natura* per conoscere quali cose sieno o no assicurabili: È d'uopo in secondo luogo di aver riguardo alla di *lei proprietà* per vedere quali sono le cose, che si fanno validamente assicurare dalla persona dell'assicurato: È per ultimo anche necessario di riferirsi al di lei valore per istabilire dirimpetto alla somma assicurata la validità dell' assicurazione.

Sotto del primo rapporto parlando della natura della cosa egli è un principio generalmente ammesso dai dottori che possono farsi soltanto assicurare gli effetti capaci di una stima in danaro, li quali possano essere, e sieno d'altronde realmente esposti ai risici della navigazione, ed un tale principio è letteralmente adottato dal nostro Codice, tanto per la parte affermativa quanto per la negativa nei due articoli 364 e 377 ricavati dal Codice francese.

Nella parte affermativa stabilita dall'articolo 364 entrano, come ognun vede, il corpo e la chiglia del bastimento vuoto o carico, armato o non armato, solo od in convoglio, li di lui attrezzi, ed apparati, l' arma-

mento, ed i viveri, le merci tutte esistenti al di lui bordo, e generalmente tutte le altre cose appreziabili in danaro soggette ai rischii della navigazione e componenti il di lui carico. L'assicurazione di tutti questi effetti può essere fatta pel tutto, o su di una parte dei medesimi, congiuntamente, o separatamente sia in tempo di guerra, che in tempo di pace, e tanto prima della partenza, quanto pendente il viaggio. Così è soggiunto nell'articolo 365 sul quale deve solo osservarsi che l'assicurazione relativa al corpo ed alla chiglia comprende come accessorii tutti gli attrezzi apparati e viveri della nave, e che si ristringe solamente a questi ultimi quando essi sono tassativamente designati dalla convenzione delle parti.

Il principio in forza di cui possono farsi assicurare tutte le cose apprezziabili a stima di danaro esposte ai risici della navigazione dilata in primo luogo la sfera degli effetti assicurabili al di là di quegli indicati nell'articolo 364, e lascia in secondo luogo qualche difficoltà sulla di lui applicazione a degli altri oggetti per determinare se essi siano o no suscettibili di assicurazione.

Nel numero degli effetti assicurabili sono senza meno comprese le somme date a cambio marittimo sulla nave o sulle facoltà perchè esse sono, come abbiamo veduto nell'altro titolo esposte ai risici del mare dirimpetto alla perdita totale o parziaria degli oggetti che sostanziano il contratto, ma queste somme sono

soltanto assicurabili dal cambiante, il quale ne corre il pericolo, e non dal prenditore ossia cambiatario che non ne sostiene il rischio, e che troverebbe un lucro sicuro nell'assicurazione di quelle cose di cui egli non soffre d'altronde la perdita.

Per la stessa ragione l'assicuratore può farsi assicurare l'importo di una assicurazione ch'egli stesso abbia fatto ad un terzo perchè la perdita delle cose assicurate esposte ai risici del mare cagiona la perdita della somma per cui egli nè ha garantito il salvo arrivo; ed in questo caso è ben noto che si tratta allora di una riassicurazione sottoposta a delle massime particolari, le quali saranno da noi accennate allorchè ne verrà l'occasione.

Nello stesso modo l'assicurato può farsi assicurare lo sconto ed i premii di quella assicurazione ch'egli stipula col suo assicuratore. Lo sconto è quel tanto per cento di meno, che si paga secondo gli usi delle diverse piazze sborzando in caso di sinistro maggiore l'ammontare della somma assicurata : i premii sono il costo della stessa assicurazione, ed entrambi questi articoli entrano nel numero degli effetti di lor natura assicurabili perchè i premii sono una spesa che aumenta il valore della cosa assicurata, e lo sconto costituisce invece nel caso di sinistro una perdita sul di lei valore per lo scoperto che risulta dalla deduzione dello sconto medesimo. La validità di queste due assicurazioni ammesse dai dottori è anche riconosciuta dall' art. 372 del nostro Codice.

Partendo dalla generalità del principio stabilito nell'art. 364 è anche assicurabile la vita degli animali esposti ad un trasporto marittimo come lo fù sempre a senso degli scrittori quella dei Negri dei quali malgrado gli ultimi trattati si continua tuttavia quell'obbrobrioso e barbaro commercio, per cui si riputavano appreziabili a stima di danaro. Noi vedremo a suo tempo la risponsabilità dell'assicuratore in questa specie di assicurazioni: ora è a loro riguardo opportuno di accennare a quei dubbii che si presentano sull'applicabilità del pred. art.° 364 in ordine all'assicurazione della vita, e della libertà dell'uomo, che si affida ai risici della Navigazione.

In Italia ed in Inghilterra la giurisprudenza ammetteva la validità dell'assicurazione sulla vita dell'uomo libero come ne fanno fede il Rocco, lo Scaccia ed il Blaczston, in Olanda secondo lo Stipmann l'assicurazione sulla vita era nulla, ed in Francia essa era espressamente proibita dall'antica ordinanza del 1681.

Nella legislazione dei nostri Codici Pardessus sostiene la validità di una tale assicurazione osservando che la vita dell'uomo può essere appreziata coll'apreziassione dei danni che derivano dalla di lui morte, ed allegando altresì che non si può nemmeno temere a di lei riguardo *quel votum captandæ mortis* che importa qualche volta la nullità di simili contratti mentre è nell'interesse dell'assicuratore che duri la vita, da

esso assicurata per non pagarne il sinistro. L'opinione di Pardessus non manca di avere qualche fondamento anche per ciò che attualmente si pratica nelle assicurazioni terrestri, ma io la credo in ultima analisi inamissibile nell' assicurazione marittima dirimpetto al tenore dell' art. 364, il quale richiede per la di lei validità che la cosa assicurata sia apprezzabile per se stessa a stima di danaro onde la somma che si assicura corrisponda al di lei vero valore. Ora chi ignora il principio scritto anche nelle leggi romane — *liberum corpus estimationem non recipit* — e chi non vede per conseguenza che il disposto dell' art. 364 importa implicitamente quella stessa proibizione che nell' ordinanza del 1681 era letterale, ed esplicita?

Quello che si dice della vita dell' uomo non deve estendersi alla di lui libertà, la quale è senza dubbio un sogetto capace di assicurazione perchè può essere apprezzata dirimpetto ai mezzi del riscatto diretto a liberarsi dalla schiavitù. Tutti i Dottori convengono infatti su di questa massima', essi c' insegnano nello stesso tempo che la somma del riscatto può essere determinata dai contraenti come può essere altresi remissiva alle circostanze della schiavitù incontrata dall' assicurato, e noi vedremo anche a questo proposito le questioni eccittatesi frà gli scrittori allorchè parleremo delle obbligazioni dell' assicuratore.

Fin qui si è analizzata la parte affermativa del principio che determina in senso dell' art. 364 le cose di

lor natura assicurabili: subentra ora la parte negativa contenuta nell' altro art. 377 in cui è dichiarato che non sono suscettibili di una valida assicurazione gli utili sperati delle mercanzie, i noli delle merci caricate a bordo della nave, gli stipendii dei marinari, le somme prese dal mutuatario a cambio marittimo, e gl' interessi per ultimo dovuti sulle medesime al cambiante.

Tutti questi oggetti non possono essere validamente assicurati perchè sono incerti, ed eventuali, perchè essi non presentano nella loro incertezza i termini abili di quella surrogazione a cui in caso di abbandono ha sempre diritto l' assicuratore, perchè la loro assicurazione diverrebbe le più volte un mezzo di lucro per l'assicurato, e perchè finalmente la garanzia dei noli, e dei salarii dell' equipaggio indurrebbe con somma facilità tanto il capitano quanto i marinari a tradire il dovere dell' esatta conservazione delle mercanzie ad essi affidate.

Nel titolo precedente abbiamo riferite le stesse proibizioni a riguardo delle cose che non possono prestare alimento ad un cambio marittimo, ed a proposito dei noli si è anche indicata la distinzione fatta dai dottori fra i noli da guadagnarsi, ed i noli *acquis a tout evenement* dovuti cioè anche nel caso del naufragio. Le massime adottate a tale riguardo nella materia del cambio marittimo procedono anche nel contratto di assicurazione, ed è qui solo utile di accennare il caso

risoluto da Emerigon al di cui parere non ha modernamente aderito Delvincour nelle sue instituzioni commerciali.

Nel noleggio di una nave fatto p. es. all'America, ecco il caso proposto da Emerigon, è fissato un nolo per il primo porto d'Europa in cui arrivata la nave si sbarcassero le mercanzie componenti il di lei carico, ma è nello stesso tempo convenuto, che se per gli ordini del noleggiatore o per le istruzioni date al capitano la nave progredirà ad un altro porto il nolo avrà allora un aumento proporzionale alla prosecuzione del viaggio. Con queste convenzioni la nave arriva felicemente a Cadice ove scaricando guadagnerebbe il nolo pattuito per il primo porto di Europa, ma il capitano per gli ordini ricevuti, o per la facoltà ad esso accordata progredisce sino a Marsiglia: In questo caso si dimanda se il nolo stabilito per il primo porto di Europa possa essere il soggetto di una valida assicurazione.

Emerigon risolvendo il dubbio opina che un tal nolo non possa essere validamente assicurato perchè proseguendosi il viaggio sino a Marsiglia non si tratta di un nolo di già guadagnato, ma di un nolo da guadagnarsi mentre nel corso dell' ulteriore navigazione può accadere quella perdita totale delle mercanzie che ne fa intieramente cessare l'azione: Delvincour invece argomentando dalla dichiarazione dei 17 agosto 1779, la quale non era per altro più in vigore dopo

del Codice sostiene il contrario; ma con buona pace di questo egregio scrittore l' opinione di Emerigon è assolutamente incontrastabile. Se il nolo infatti patuito per il primo porto di arrivo non è stipulato *acquis a tout evenement* in maniera tale che sia esso dovuto qualunque possa essere l' esito della prosecuzione del viaggio non vi è allora quistione che si tratta sempre di un nolo da guadagnarsi su di cui non può in senso della legge ammettersi il soggetto di una valida assicurazione: se è invece dovuto anche quando si perdano le mercanzie nel corso dell' ulteriore navigazione è allora necessario che questo nolo per essere assicurabile sia riscosso nel porto del primo arrivo ed esista effettivamente al bordo della nave; altrimenti non si tratterebbe; come ognun vede, se non che di un credito suscettibile di una fideiussione per la solvibilità del noleggiatore, ma incapace di essere per se stesso assicurato non essendo esposto ai risici del mare.

La disposizione dell' art. 377 di sopra riferito, in cui si indicano le cose non assicurabili è comunemente riputata dagli scrittori come una legge d' ordine pubblico a tal che la nullità delle assicurazioni stipulate sugli utili sperati delle mercanzie, sui noli da guadagnarsi, e sugli altri effetti di sopra accennati è talmente assoluta e radicale da non poter essere coperta col mezzo di una rinunzia o di una convenzione qualunque siccome si è deciso in Francia li 3 Giugno 1852 dalla Corte di Cassazione nella causa Haranchip, ma

deve a questo proposito avvertirsi che se fossero comprese in contratto delle cose suscettibili di essere assicurate e delle altre non assicurabili, l'assicurazione ben lungi di essere intieramente nulla sarebbe soltanto riducibile al valore delle cose lecite ad assicurarsi. Così suggerisce il principio — *Utile per inutile non vitiatur*; — e così dopo l' autorità di Valin e di Pardessus si è pure opinato dalla Corte di Bordeaux nella causa Dufresne, e la Camera dalle assicurazioni marittime di quella Piazza.

Sviluppato in tal modo il primo rapporto sotto di cui deve considerarsi la cosa che si assicura succede quello della di lei proprietà onde conoscere quali cose possono farsi validamente assicurare dalla persona dell'assicurato.

Mentre non si ammette fra di noi l' assicurazione impropria per via di scommessa non vi è dubbio che l' assicurato deve avere la proprietà , o un interesse reale sulla cosa ch' egli fa assicurare per non essere esposto a quella perdita su di cui si sostanzia unicamente il contratto, e che in mancanza di questi titoli deve egli essere munito di un legittimo mandato del proprietario per la validità della di lei assicurazione.

Il titolo della proprietà non abbisogna di una discussione qualunque, poichè il principio *Res perit domino* autorizza il proprietario della cosa esposta ai risici del mare a farsi garantire dal pericolo di perderla mediante il correspettivo del premio ch' egli si obbliga di sborsare al di lui assicuratore.

L' interesse che in mancanza della proprietà può autorizzare l'assicurazione degli effetti esposti ai pericoli del mare è quello che dipende da un credito certo e reale competente sui medesimi all'individuo che li fa assicurare, come sarebbe quello di un pegno e di un privilegio. Questo principio dottamente sviluppato in due decisioni della Rota Fiorentina riferite da Baldasseroni è adottato da Santerna, da Casaregis, da Pardessus, da Lemonnier e da varii altri scrittori, e se la Corte di Aix ha deciso li 7 gennaio 1823, nella causa Fusier, che il creditore anche privilegiato non può nel proprio interesse assicurare le cose appartenenti al suo debitore; egli è però certo che la sua dottrina non deve ammettersi se non che nel caso di un semplice creditore chirografario a cui non sarebbe lecito per quanto io credo di procedere all'assicurazione delle cose esposte dal debitore ai pericoli della navigazione sotto il pretesto di conservare i proprii diritti sul patrimonio generalmente affetto alla loro realizzazione.

Il mandato con cui si può da un terzo far assicurare nel per conto del proprietario non è mestieri che si verifichi *in individuo*, ma basta che sia speciale *ad assecurandum*; questo mandato che negli usi del commercio si esercita per lo più colla clausola *per conto di chi spetta* deve avere una data certa anteriore al salvo arrivo od al sinistro delle cose assicurate, e quando non sussista nell'epoca del contratto il legit-

timo mandato del proprietario l'assicurazione può anche sostenersi col mezzo della ratifica di quest'ultimo, la quale deve per altro essere fatta in tempo abile prima cioè della cessazione dei risici. La massima *rati habitio aequiparatur mandato, et valet ex tunc* è troppo sacra, ma nel contratto soprattutto aleatorio di cui parliamo procede unicamente alloraquando *res est adhuc integra*, altrimenti si renderebbe valida l'assicurazione anche dopo il sinistro: la data poi della ratifica o del mandato non dipende nel commercio dai mezzi esclusivamente indicati per la di lei certezza dalle leggi civili, ma si giustifica a senso dei dottori con tutte le prove ammesse dall'equità mercantile compresavi la prova testimoniale.

A proposito del mandato atto a convalidare l'assicurazione fatta da un terzo per conto del proprietario della cosa assicurata si sono proposte delle quistioni che nella loro importanza è troppo interessante di risolvere,

In primo luogo si è dubitato se il capitano incaricato del governo della nave possa senza un potere speciale validamente procedere all'assicurazione della medesima nell'interesse e per conto dei di lei armatori. Il Magistrato dei consoli di Pisa ha fin dal secolo scorso risoluta dopo un profondo esame l'anzidetta quistione dichiarando la nullità di un'assicurazione fatta in Livorno per ordine del capitano inglese Campbel il quale non ne aveva l'espressa facoltà nel

mandato a lui conferito a riguardo della preposizione al comando della nave; l'avviso di questo magistrato è favorevolmente accolto da Baldasseroni nel suo trattato delle assicurazioni marittime, come è altresì dottamente illustrato da Casaregis nel *disc.* 173 *de Comm.*, ed a mio giudizio non è soggetto ad una critica veramente legale. Se è certo infatti che il mandato si estende fra i negozianti a tutto ciò che può essere secondo l'uso della piazza incluso nella di lui esecuzione, egli è certo altresì ch'esso è sempre limitato alla sostanza dell'oggetto a cui si riferisce: ora il mandato contenuto nella preposizione al governo della nave è senza dubbio ristretto alla semplice di lei amministrazione, la quale riguarda la scelta dell'equipaggio, le provviste, l'allestimento, le riparazioni, il noleggio e la riscossione dei noli guadagnati dalla nave medesima senza che sia in esso compresa la facoltà della di lei assicurazione che si fa anche nella pratica dagli stessi armatori. Ecco ciò che dimostra la giustizia della decisione adottata dal Magistrato dei consoli di Pisa.

In secondo luogo si è disputato se il socio possa validamente assicurare la porzione della cosa sociale appartenente all'altro socio, e nel conflitto delle diverse opinioni dei dottori mi sembra che la risoluzione della disputa possa in certo modo dipendere dalla di lei relazione alle diverse specie delle società mercantili di cui abbiamo parlato nel loro titolo.

Quando si tratta di una società collettiva e solidale non vi è dubbio che i complimentarii ed i gestori della società possono validamente far assicurare l'intiera cosa sociale anche nell' interesse dei loro consocii. In questa specie di società il dominio degli effetti sociali si comunica tutto in tutti e singoli i socii, la società rappresenta, come abbiamo veduto, dirimpetto ai terzi un ente ed una persona morale in cui risiede il patrimonio comune, ed i di lei gerenti mentre hanno verso i loro consocii un mandato di amministrazione hanno nello stesso tempo dirimpetto al Commercio la libera disponibilità degli effetti che le appartengono. Egli è per questo che i complimentarii ed i gestori di questa società stipulano sempre da per se soli le assicurazioni delle mercanzie e degli effetti che la riguardano senza che siasi mai eccitata una quistione qualunque sulla loro validità, la quale procede anche nell' interesse degli accomanditarii allorchè si tratta di una società solidale mista ad una accomandita, poichè l'accomanditario non resta in sostanza se non che creditore di quel capitale ch' egli vi contribuisce sotto l'alea dei lucri e delle perdite della società.

Un' eguale giurisprudenza deve ammettersi nelle società mercantili di semplice partecipazione per la validità dell'assicurazione contrattata da quel socio in di cui testa figura unicamente l'operazione sociale, mentr'egli anche per volontà dei di lui socii ne rappre-

senta il dominio dirimpetto ai terzi verso dei quali è creditore e debitore delle obbligazioni nascenti dai di lui contratti salvo ad esso il dovere ed il diritto di dividere coi di lui partecipi segreti il risultato utile o dannoso dell'operazione medesima. Così venne infatti deciso nel 1825 dal nostro Senato nella causa della Ragione Montebruno contro i diversi assicuratori del carico della Colombia, in cui si pretendeva da questi ultimi che si dovesse stornare dall'alimento del risico per la somma assicurata l' importo di due partecipazioni di non grande considerazione accordate dalli sigg. Montebruno a due altri negozianti che vi avevano preso un interesse.

Nelle società anonime, meno una facoltà speciale, i direttori non possono a mio giudizio procedere validamente all'assicurazione degli effetti della società, poichè essi hanno un mandato di semplice amministrazione circoscritto alle incumbenze loro affidate a termini dello Statuto sociale, e poichè si applicano ai medesimi quegli stessi principii che si sono adottati dai tribunali a riguardo del mandato del capitano. In questa specie di società l'assicurazione deve per quanto io credo essere ordinata dalla maggiorità degli azionisti o dal consiglio di reggenza a ciò facoltato dallo Statuto.

Tutto questo riguarda le assicurazioni fatte nel per conto delle società mercantili nelle quali l' estensione del mandato sociale deve essere regolata dall'essenza

di quel contratto aleatorio in cui si richiede in chi fa assicurare la proprietà della cosa assicurata o il mandato speciale del di lei proprietario.

Del resto se si tratta di una società civile e tanto più di una semplice comunione io so bene che Kurike e Valin seguitati da Boulay-Paty ammettono la validità dell'assicurazione stipulata dal socio sull'intiera cosa sociale partendo dal principio — *quod comune est nostrum esse dicitur*; ma riferendomi ai più veri principii penso con Rocco, Santerna e Casaregis, che l'assicurazione fatta da un solo socio o comunista senza l' incarico ricevutone dagli altri soci o condomini non debba sostenersi se non che ad *ratam* dell' interesse che vi avrà l' assicurato. Questa opinione mi sembra anche confortata nel tema di una società ordinaria più favorevole di quello della semplice comunione dal disposto dell'art. 1885 del nostro Codice Civile in forza di cui non potendo un socio obbligare verso dei terzi gli altri socii se non gliene hanno data la facoltà, non può per legittima conseguenza e per identità di ragione obbligare i terzi dirimpetto ai di lui consocii.

L' ultimo rapporto sotto di cui dobbiamo considerare la cosa assicurata si è quello del di lei valore per conoscere sino a qual punto possa esserne valida la assicurazione.

Nell' essenza del contratto la somma per cui si assicurano gli effetti esposti ai risici del mare non può mai eccedere il loro reale valore, poichè altrimenti la

vera e propria assicurazione conosciuta solamente dalle nostre leggi riducendosi almeno in parte ad una scommessa diverrebbe il mezzo diretto non ad evitare una perdita, ma a procacciarsi un illecito guadagno, e quando si verifichi un eccesso il quale può essere alternativamente figlio dell'errore o della frode dell'assicurato si applicano allora gli articoli 387 e 388 del Codice, nei quali sono in sostanza adottate quelle stesse disposizioni che abbiamo già riferite a riguardo dell'altro contratto di cambio marittimo.

Se l'eccesso dipende dal dolo e dalla frode dell'assicurato il contratto è nullo a di lui riguardo, ed a scelta dell'assicuratore il quale può allegarne la nullità nel caso di un sinistro maggiore o minore per esimersi da quella garanzia ch'egli si era assunta succedendo la perdita totale o parziaria degli effetti assicurati; e può dall'altro lato volerne l'esecuzione per esigere il premio nel caso del salvo arrivo. La legge punisce con questa claudicazione la frode diretta all'acquisto di un guadagno vietato dall'essenza del contratto; il premio a senso dei dottori non è dovuto come premio ma come un'indennità, e l'ordinanza del 1681, oltre alle stesse misure pronunziava anche la confisca delle mercanzie nel caso del loro salvo arrivo, ciò che è poi stato giustamente escluso dai Codici attuali per non pregiudicare la condizione dei creditori dell'assicurato.

Se l'eccesso è invece figlio della buona fede indutta da un errore occorso nella valutazione data dall'assi-

curato agli effetti ch' egli si è fatto assicurare, il contratto è allora valido sino a concorrenza del loro valore reale, ed entra sul medesimo quella riduzione che deriva dal difetto di un corrispondente alimento del risico, la quale chiamasi *storno* senza che sia per questo dovuto alcun premio bastando il solo mezzo per cento del così detto *diritto di polizza*.

Nell' alternativa di una tale distinzione la prova della frode è a carico dell' assicuratore che allega la nullità del contratto perchè il dolo e la frode non si presumono; questa prova può facilmente risultare da quelle circostanze di fatto le quali dimostrino che l'assicurato conosceva il vero costo e spese degli effetti che egli faceva assicurare, essa può essere invece esclusa da quegli equivoci involontarii che possono prendersi anche dietro gli annunzii e le informazioni dei corrispondenti incaricati tanto dell' acquisto quanto della caricazione delle mercanzie, ed il tutto a dir breve è poi rimesso al prudente arbitrio ed al potere discrezionale del giudice.

La riduzione del contratto ai termini del vero valore degli effetti assicurati stabilito dall' art. 388 ha nel caso di più assicuratori un effetto diverso dipendentemente dall' unità o duplicità della data e delle polizze di assicurazione. Qui entrerebbero le regole dello storno prodotto dalla mancanza di un sufficiente alimento di risico, ma queste regole verranno da noi accennate alloraquando parleremo delle obbligazioni dell' assicu-

ratore. Nell' ordine della materia è ora più opportuno di occuparsi del secondo estremo relativo all' essenza dell' assicurazione marittima.

SEZIONE PRIMA. — ART. SECONDO

Del risico a carico dell'Assicuratore

La definizione del contratto indica egualmente da per se stessa che l'assicuratore deve assumere il rischio di tutti i casi fortuiti dai quali possa essere occasionata la perdita totale o parziaria degli effetti assicurati; l'assunzione di questo rischio costituisce la sostanza del contratto, ed è quindi da vedersi come ed in qual maniera si verifichi il rischio dell' assicuratore, quali sieno i casi posti a di lui carico dalla legge, e quale sia finalmente il tempo ed il luogo in cui egli sostenga il rischio medesimo.

Nel rapporto dell' esistenza del rischio l' assicurazione marittima tanto del bastimento quanto delle facoltà è sempre un contratto condizionale in cui si esige che l' assicurato realizzi e ponga in essere lo stesso contratto colla partenza della nave, e colla caricazione delle mercanzie assicurate; la non realizzazione del rischio anzidetto può derivare da un caso di forza maggiore, come può egualmente dipendere

dal solo fatto dell' assicurato al quale la legge accorda la facoltà di sciogliere il contratto per non obbligare il negoziante ad una spedizione che le vicende del commercio potrebbero rendere anche improvvisamente pregiudiziale, e tanto in un caso quanto nell'altro rompendosi prima di qualunque esecuzione il viaggio assicurato si fa luogo al pagamento del mezzo per cento dovuto all' assicuratore a titolo d' indennità per la risoluzione del contratto.

Questi principii stabiliti con poca esattezza nell' articolo 349 del Codice Francese sono ripetuti nel primo e secondo alinea dell' art. 379 del nostro Codice in cui è pure disposto, che se il viaggio è rotto prima della partenza della nave anche per fatto dell' assicurato, l' assicurazione rimane annullata e l' assicuratore riceve a titolo d' indennità il mezzo per cento sulla somma assicurata. Nel terzo alinea del predetto art. 379 è per altro soggiunto che il premio intiero sarà sempre dovuto quando l' assicurato riclami un danno qualunque: questa soggiunta è stata fatta nelle viste di armonizzare in qualche maniera le due prime parti dell' articolo colle massime relative al premio, ed al tempo e luogo dei risici; ma non si è colla stessa intieramente raggiunto lo scopo prefissosi dal legislatore. Noi lo vedremo in appresso.

L' indennità del mezzo per cento sembra a dir vero un po' dura alloraquando si storni il viaggio assicurato per un caso di forza maggiore perchè non si fa

luogo in tale circostanza ad una colpa a cui possa tener dietro il debito di una indennizzazione qualunque. La Corte di Ajaccio ed il Tribunale di Commercio di Anversa avevano riclamato a tale riguardo la riforma dell' art. 349 del Codice Francese che non si volle per altro ammettere dal legislatore, e Locré nei suoi commenti al predetto articolo tenta di giustificarne la rejezione sul riflesso, che escluso il caso dell' interdizione di commercio, o l' arresto del Governo non compresi a suo giudizio nella disposizione dell' articolo 349, l' assicurato ha negli altri casi dei compensi capaci a sostenere l'onere impostogli dalla legge. Io non esamino l' opinione di Locré che mi pare sotto diversi rapporti sommamente dubbiosa, ed osservo soltanto che l' indennità del mezzo per cento è l' unica obbligazione dell' assicurato anche verificatasi la partenza della nave alloraquando fosse convenuto che il rischio dell' assicuratore comincierebbe da un dato punto del viaggio a cui la nave non si facesse arrivare.

La necessità dell' esistenza del rischio, che mette in essere il contratto induce naturalmente a far credere che l' assicurazione sia nulla quando all' epoca in cui si contrae si è già verificato il sinistro od il salvo arrivo degli effetti assicurati. Eppure è un canone di giurisprudenza insegnato da tutti i dottori, e riconosciuto da tutte le legislazioni che data la buona fede dei contraenti l'assicurazione è valida, perchè essa si sostanzia in tal caso sul rischio putativo dipendente dall' ignoranza del difetto del rischio materiale.

Questo principio suggerito dall' interesse generale del commercio è implicitamente ammesso anche dai codici moderni nei quali si è soltanto dichiarata nulla ed inattendibile quell' assicurazione, che fosse fatta colla scienza positiva o presunta del sinistro o del salvo arrivo siccome risulta anche dagli articoli 395, 397 e 398 del nostro Codice.

La scienza positiva annulla, come ognun vede, il contratto perchè mancando la buona fede manca anche quel rischio putativo che è almeno richiesto nel difetto del reale per la validità dell'assicurazione; questa scienza essendo un fatto si prova con tutti i mezzi riconosciuti dalla legge, ed il nostro articolo 398 seguitando l' esempio più o meno delle altre legislazioni dirette a punire la mala fede dei contraenti dichiara espressamente che se è fatta la prova della scienza del sinistro a carico dell'assicurato, è desso tenuto al pagamento di un doppio premio, e se è provata invece la cognizione del salvo arrivo a carico dell' assicuratore deve egli pagare all' assicurato una somma doppia del premio convenuto. Nella penale di questi pagamenti non si calcola a senso di Pothier il premio già pagato od esatto, e nell' alternativa dell'anzidetta prova l' uno o l' altro dei contraenti è soggetto ad un processo correzionale.

Questa scienza positiva, la quale può risultare a senso dei dottori dal rifiuto di un giuramento decisorio diretto a constatarla, non deve desumersi da co-

gnizioni vaghe ed indeterminate, ma da notizie le quali accertino l' identità del bastimento che è il soggetto od il luogo dell' assicurazione, le voci per es. di un sinistro occorso a dei bastimenti nei quali possa dubitarsi compresa la nave su di cui è fatta l' assicurazione importano qualche volta il vizio di quella reticenza che può annullare il contratto per difetto di consenso come vedremo nel quarto articolo della presente sezione; ma non possono mai presentare i termini abili della scienza positiva di cui attualmente ragioniamo.

Nel tema di questa scienza positiva occorre di vedere come essa opera a riguardo di una sigurtà stipulata in via di commissione. In questo caso secondo la dottrina di Emerigon la scienza del commissionario nuoce senza dubbio alla validità dell' assicurazione; quella invece del committente rende nullo il contratto quando era conscio del sinistro all' epoca in cui ha conferito il mandato, e quando gliene è pervenuta la notizia in tempo da poterlo sospendere. Questa dottrina è giustamente seguitata da tutti gli altri scrittori.

L'altra scienza presunta è stabilita dalla legge onde ovviare per quanto è possibile alla frode nelle difficoltà che facilmente s' incontrano sulla prova della scienza positiva. Nei termini dell'art. 386, la presunzione di cui parliamo esiste sempre ogniqualvolta facendo, senza pregiudizio delle altre prove, il computo di tre quarti di miriametro per ora sia riconosciuto

che dal luogo dell'arrivo o della perdita della nave oppure dal luogo d'onde ne è giunta la prima notizia sia questa potuta pervenire prima della sottoscrizione del contratto nel luogo ove si è stipulata l'assicurazione.

Il calcolo prescritto dalla legge è complessivamente fondato sulle distanze dei luoghi, e sul tempo necessario a percorrere il tratto di terreno compreso fra i medesimi, ed i principii adottati a di lui riguardo dai dottori sono i seguenti.

La presunzione di che si tratta è una presunzione *juris et de jure*, la quale non ammette veruna prova in contrario.

Il computo dei tre quarti di miriametro per ora corre de *momento in momentum*, senz' alcuna interruzione, di giorno e di notte qualunque sia la difficoltà del cammino.

Quando si tratta di salvo arrivo, o di sinistro in un' isola od in alto mare il calcolo comincia dalla notizia che ne è arrivata in terraferma avuto per altro il debito riguardo alla communicazione giornale che l'isola potesse nella sua vicinanza avere col continente, e questo principio attestato in Italia ed in Francia da Emerigon, e da Casaregis non è al certo escluso, come hanno pensato alcuni moderni scrittori, dall'alternativa scritta nell'articolo 396 del nostro Codice, poichè essa si riferisce evidentemente alla diversità dei luoghi ove può essere cessato il rischio senz'includere una scelta arbitraria sugli estremi del calcolo, la

quale nei sinistri in alto mare porterebbe l'assurdo di far presumere dalla legge l'impossibile.

Se la notizia non precisa l'ora del giorno in cui si è verificato il sinistro o l'arrivo, e se la polizza manca anche di quella relativa alla sottoscrizione del contratto il calcolo si comincia in regola generale dall'ultima ora del giorno della polizza e della notizia, avvertendo però quanto all'assicurazione che se il contratto è sottoscritto colla clausola *avant midi* l'estremo del calcolo si riferisce in tal caso al vero punto del mezzo giorno, se invece è firmato colla clausola *après midi* si considera allora semplicemente il giorno a così dire *mercantile*, e l'ultima ora del medesimo è determinata da quella in cui si chiudono gli uffizii dei mediatori secondo la consuetudine della piazza.

Finalmente la presunzione della legge non esclude l'ammissibilità della prova diretta a giustificare la scienza positiva, essa ammette come vedremo a suo tempo la facoltà di una rinunzia al calcolo già di sopra indicato, e quando in mancanza della rinunzia può farsi luogo alla di lui verificazione ne è dato allora l'incarico a dei periti geometri, i quali stabiliscono prima di tutto le distanze geografiche che vengono poi ridotte dai medesimi a distanze veramente itinerarie.

Tutti questi principii riguardano il calcolo della presunta notizia stabilito dalle disposizioni di quasi tutti gli attuali Codici di Commercio, ma chi non

vede che queste disposizioni sono attualmente a zero dopo la prodigiosa celerità di quelle comunicazioni che ci procurano le strade ferrate, i vapori ed i telegrafi elettrici, e chi non si persuade perciò nello stesso tempo che la legislazione deve in questa parte essere necessariamente riformata?

La riforma a cui accenno eccedendo per un momento l'ordine delle mie lezioni, mi sembra per altro un incarico ben difficile e delicato. Proibire l'assicurazione fatta dopo il cominciamento del viaggio è lo stesso che paralizzare il commercio e compromettere le fortune dei negozianti, i quali sono le molte volte avvertiti della partenza della nave senza che abbiano ancora provveduto alle assicurazioni delle loro mercanzie: Togliere assolutamente il principio della presunta notizia è lo stesso che ridurre gli assicuratori ad essere la vittima dei loro contratti, mentre l'assicurato ha l'interesse ed i mezzi di essere instruito della sorte della sua spedizione, e l'assicuratore si trova invece costretto nel cumulo dei rischi a dormire neghittoso sull'alea dei medesimi: Attemperare il calcolo alla rapidità delle attuali comunicazioni è un'operazione complicata e difficile attesa la varietà dei mezzi, la differenza dei luoghi, e l'innesto delle strade indirette, circostanze tutte le quali nella loro complicazione intralciano qualunque sistema legale. Sottoporre i contraenti ad un giuramento purgativo sull'ignoranza della cessazione del rischio è una misura che oltre

di aggiungere un onere al contratto diverrebbe le più volte inefficace dirimpetto all'avidità di un lucro, ed all'insofferenza di una perdita. In una parola la materia offre delle ben gravi difficoltà, ed esigge nell'interesse generale del Commercio la più accurata ponderazione del legislatore (1).

Visto come esista e si verifichi il rischio, dobbiamo vedere quali sieno i casi ch'esso comprende a carico dell'assicuratore.

A questo riguardo procedono nel contratto di assicurazione le due regole già indicate nell'altro contratto del cambio marittimo; l'assicuratore risponde come il cambiante di tutti i danni dipendenti dai casi fortuiti ed elementari della navigazione, ed è generalmente parlando estraneo alle perdite derivanti dall'uso naturale della cosa, dal di lei vizio intrinseco, e dalla colpa dell'assicurato, dei suoi commessi e rappresentanti.

(1) Nella difficoltà di qualunque riforma, che merita di essere sommamente ponderata mi sembrerebbe opportuno di adottare nel frattempo una misura diretta almeno a rendere facile la prova della scienza positiva, ordinando che i dispacci elettrici dei quali si tien nota in ogni stabilimento dovessero quando si tratta della sorte di un bastimento essere comunicati ad ogni interessato il quale giustificando il di lui interesse ne facesse l'apposita istanza. Questa misura non comprometterebbe in verun modo il segreto molte volte utile al Commercio, perchè gli avvenimenti marittimi non possono rimanere occulti, e non entrano, meno il soggetto di una frode, nella sfera delle speculazioni Commerciali.

Queste due regole sono per altro maggiormente sviluppate nella materia dell' assicurazione marittima, mentre nell'art. 380 oltre al principio generale sono anche specificamente enumerati i casi che stanno a rischio dell' assicuratore, e negli articoli successivi sono in dettaglio accennati i danni e le perdite che dietro la natura del contratto si sostengono dall' assicurato.

L' art. 380 mette espressamente a carico dell' assicuratore la preda, il naufragio, l'investimento, il fuoco, il gettito, il saccheggio, l' abbordaggio, l'arresto per ordine di potenza, i cangiamenti forzati di rotta, di viaggio, di bastimento, la dichiarazione finalmente della guerra risultante anche dal fatto delle rappresaglie, e dopo questa enumerazione stabilisce altresì che l'assicuratore risponde in generale de'danni e delle perdite derivanti da tutti gli altri accidenti di mare fra i quali è senza dubbio compresa la tempesta nominativamente indicata nello stesso articolo. Sviluppiamo per l' esattezza dei principii i veri termini di queste diverse disposizioni.

La preda nei rapporti fra l'assicurato e l'assicuratore non abbisogna degli estremi necessarii secondo il diritto internazionale a stabilirne la legittimità; il solo fatto dell' occupazione degli effetti assicurati accompagnato dall'animo di spogliarne il proprietario costituisce da per se e nello stesso momento della sua verificazione quella perdita legale che ne importa, come vedremo a suo tempo, il sinistro maggiore, e questa perdita è affatto indipendente dalle ulteriori circostanze

del rilascio, dell'abbandono, e del ricupero della preda, la quale resta sempre a carico dell' assicuratore, sia essa giusta od ingiusta, meno però il caso in cui derivasse dalla colpa dell'assicurato o da quella dei di lui commessi.

Il naufragio è di due specie: la prima si verifica alloraquando la nave *fluctibus obruta et submersa* rimane così rotta ed infranta ch' essa non presenta più la sua originaria struttura e scomparisce come nave dalla superficie del mare: La seconda ha invece luogo allorchè colando la nave a fondo anche in qualche vicinanza della terra, l'acqua del mare ne riempie intieramente la capacità, e non vi è mezzo d' altronde di rilevarla dallo stato del suo affondamento. Queste due specie di naufragio accennate dai dottori e dalle stesse leggi romane sotto il titolo *de naufragiis* sono un vero sinistro totale a carico dell' assicuratore.

L' investimento succede allorchè la nave urta e si arena negli scogli, in un banco, od anche sulla terra vicina alla spiaggia in maniera tale ch'essa non ha più una quantità di acqua in cui possa navigare. Questo investimento può realizzarsi per effetto della sola forza elementare, e può invece dipendere da una deliberazione diretta ad evitare il male maggiore del naufragio; esso può verificarsi con rottura, o senza rottura della nave, e mentre è sempre un caso fortuito ed un accidente di mare a rischio dell'assicuratore, la circostanza della deliberazione e l'alternativa della rot-

tura influiscono per altro sull'importo delle di lui obbligazioni, siccome vedremo parlando dell' abbandono e dell'avaria generale o particolare.

Il fuoco, ossia a meglio dire, l' incendio della cosa assicurata è anche esso compreso nei risici assunti dall'assicuratore se deriva dal cielo per mezzo di un fulmine, o dal fatto e dall'aggressione del nemico, e se consta in ogni altro caso della causa a cui debba attribuirsi non imputabile al capitano ed all'equipaggio; ma rimane, meno un patto contrario, a carico dell'assicurato se dipende dalla natura e dal vizio intrinseco della cosa come succede qualche volta in un carico di zafferano o di lane, e se deve attese le circostanze ascriversi anche in virtù della presunzione della legge alla colpa dei marinari e del capitano. Avvertasi che questa colpa non si verificherebbe a senso di Emerigon, di Pothier e di varii altri scrittori nel caso in cui non potendo più resistere al nemico l' equipaggio nell' atto di mettersi in salvo incendiasse a bella posta il bastimento per escluderne la preda, ciò che sarebbe senza dubbio a rischio dell'assicuratore.

Il gettito si effettua nel corso di un fortunale per alleggerire la nave, *navis levandæ causa* = onde renderla più atta a resistere all'impeto dei marosi, ed evitare con tal mezzo il probabile di lei naufragio. Questo gettito è regolare, alloraquando permettendolo la graduazione della tempesta viene deliberato in consulto dagli ufficiali della nave e dall' equipaggio; esso è invece

irregolare quando resosi troppo imminente il pericolo si delibera col fatto concorrendo gli ufficiali ed i marinari all'effettuazione del gettito, ed in entrambi i casi egualmente rispettati dalla legge trattandosi di una deliberazione diretta alla salvezza comune, si fa luogo a quell'avaria generale in cui l'assicuratore degli effetti gettati in mare ne paga il sinistro sottentrando nei diritti dell'assicurato, e gli assicuratori della nave e delle mercanzie salvate sostengono meno il patto della franchigia, il contributo ad essi spettante sul valore degli effetti perduti per il bene comune. Ciò s'intende quando il gettito salva veramente la nave ed il rimanente del carico, ma quando esso non ottenga il suo effetto e si realizzi ciononstante il naufragio, il gettito è sempre un caso fatale di cui l'assicuratore deve rispondere sino a concorrenza della somma assicurata.

Il saccheggio proviene per lo più dal fatto del pirata il quale salito violentemente ed a mano armata al bordo della nave manomette tutto ciò che le aggrada, e s'impadronisce di quegli arredi e di quegli effetti che sono di un maggior valore, e che gli vanno più a genio. Questa violenta occupazione è in tempo di guerra ben poco frequente dal lato del nemico, a cui lo stesso titolo delle rappresaglie rende intieramente legittima la preda della nave e del carico, ed ha luogo per ordinario nel pirata, che nemico, come dice Cicerone, di tutti gli uomini, si esporrebbe coll'occupa-

zione della nave ad essere più facilmente scoperto, ed abbandonato alla severità delle pene adottate a di lui carico da tutti i popoli. Ecco l'occasione del saccheggio che la legge riguarda come un caso fatale a rischio dell'assicuratore distinguendolo opportunamente dal furto semplice, che rimane in regola generale a carico dell'assicurato, mentre il saccheggio è un vero caso fortuito, ed il furto invece si presume effetto della negligenza e della colpa, siccome è anche stabilito dalla legge 18, ff. *Commod. vel contra*, e dalla legge 1. Cod. depos.: *Latrocinium fatale damnum, furtum e contra non est casus fortuitus*. Così Cujaccio e tutti gli altri Dottori.

L'abbordaggio ossia l'urto vicendevole di due navi è come ognun sa di tre specie diverse: l'uno cioè dipendente dal mero caso fortuito ed elementare, l'altro evidentemente colposo a carico dell'equipaggio di una delle due navi, ed il terzo per ultimo prodotto sempre da un tratto di colpa senza che possa per altro stabilirsi a quale dei due equipaggi debba la colpa esserne sicuramente attribuita.

Nell'abbordaggio fortuito le due navi sostengono rispettivamente i danni che entrambe v'incontrano perchè sono la conseguenza di quella forza maggiore, che è sempre a carico di chi ne è colpito, ed invece nell'urto dipendente dalla colpa dell'equipaggio dell'una o dell'altra nave, i proprietarii della nave colpevole rifondono i danni causati dal quasi delitto

all' altra nave che ha sofferto l' abbordaggio. Questi principii riconosciuti dall' art. 437 del nostro Codice ed indicati da tutti i dottori anche a termini del capitolo 200 dell' antico Consolato del mare, risaliscono sino alla disposizione delle stesse leggi romane: *Si tanta vis navi facta sit quae temporari non potuit nullam in dominum dandam actionem: si navis tua impacta in meam scapham damnum mihi dedit, quaesitum est quae actio mihi competeret, et ait Proculus si in potestate nautarum fuit ne id acciderel, et culpa eorum factum sit, lege Aquilia cum nautis agendum:* Cosi nei paragrafi 3 e 4 della leg. 29 ff. *ad leg. Aquil.*

Negli usi marittimi confermati dalle sentenze dei tribunali si hanno delle regole dirette a stabilire in chi risieda la colpa dell'abbordaggio come sono p. es. quelle relative all' ormeggio irregolare della nave, alla mancanza in tempo di notte degli opportuni fanali, e ad alcuni altri dati riferiti tanto dal Targa nel capitolo 53 delle sue ponderazioni marittime, quanto anche più estesamente da Emerigon *des assur.* chap. 12. sect. 14 *per totum*; ma a fronte di tutte le regole adottate nella soggetta materia vi sono dei casi nei quali non trovandovi esse la loro precisa applicazione resta sempre dubbiosa la colpa dell' una o dell' altra nave, ed è qui appunto dove sottentra la terza specie dell' abbordaggio, in cui secondo la giurisprudenza universale ammessa anche dal predetto ar-

ticolo 437, fatto il cumulo dei danni reciprocamente sofferti dalle due navi, se ne divide fra di loro l'ammontare per metà ed eguale porzione, senza alcun riguardo al loro rispettivo valore; ciò che può qualche volta produrre l' effetto che il valore del più picciolo bastimento resti anche intieramente assorbito dalla quota dell' anzidetto contributo.

Le tre specie dell'abbordaggio di sopra indicate oltre ai danni delle due navi occasionano ben frequentemente dei danni anche alle mercanzie che ne compongono il carico, ed a loro riguardo procedono nella massima parte ma non in tutto i principii che veniamo di accennare. Nell' abbordaggio puramente fortuito ed elementare i proprietarii delle mercanzie sopportano il danno che è loro causato da un caso di forza maggiore; in quello evidentemente colposo essi hanno il diritto di esserne reintregrati dagli armatori della nave che ne è colpevole, ma nell'abbordaggio di cui non si può precisare la colpa dell' una o dell' altra nave non procede a senso dei dottori la massima del cumulo e della ripartizione dei danni fra i proprietarii delle mercanzie, la quale è semplicemente adottata dalla legge a riguardo dei due bastimenti. Non potendosi precisare la colpa dell' una più che dell' altra nave il danno delle mercanzie si reputa un caso fatale e rimane perciò a carico rispettivamente di chi ne ha la proprietà.

Questi principii riguardano gli armatori ed i cari-

catori delle due navi. Quanto agli assicuratori l' articolo 380 dichiara espressamente che l' abbordaggio è a loro rischio, ma ciò deve intendersi nei termini ed a norma degli effetti dipendenti dal contratto di assicurazione marittima. Quando si tratta dell' abbordaggio fortuito gli assicuratori rispondono verso i loro assicurati dei danni occasionati tanto alle due navi, quanto alle mercanzie esistenti al loro bordo; lo stesso procede alloraquando si tratta di un abbordaggio colposo di cui non si può per altro precisare la colpa a carico dell' una o dell' altra nave; ma quando è invece quistione di un abbordaggio evidentemente prodotto dalla colpa dell' equipaggio di una delle navi gli assicuratori sopportano senza dubbio i danni arrecati alla nave ed alle mercanzie che ne sono innocenti, ma non sono al certo obbligati alla riparazione dei danni incontrati dal carico e dalla nave che ne ha la colpa, a meno che non abbiano assunta, come vedremo a suo tempo, la *baratteria* del capitano e dell' equipaggio.

L' arresto per parte di una potenza è quel trattenimento che succede d'ordine di un governo alla cosa assicurata per ragione di una pubblica necessità e che è totalmente estraneo al fatto della guerra. Questo arresto se cade sulla nave si verifica per lo più nell' occasione di un *embargo* che si esercita da una potenza sui bastimenti stazionati nei di lui porti, onde valersene all' oggetto di una spedizione marittima, e se riguarda invece le mercanzie deriva per l' ordi-

nario dalla necessità di servirsene per i bisogni dello Stato. Un tale arresto può, malgrado l' avviso contrario di Pothier, verificarsi anche in alto mare come succedette nell'epoca in cui le galere di Venezia arrestavano per la carestia di Corfù i bastimenti carichi di grano che passavano in quei mari, di cui si è occupata la decisione 62 della Rota di Genova *de mercatura*; e questo medesimo arresto è ben distinto dalla preda perchè questa cadendo sul nemico, od anche su di un neutrale è sempre accompagnata dallo spirito della depredazione e dall' animo di spogliarne il proprietario, mentre l' arresto dipendente da una potenza amica non ha altro in vista se non che di servirsi della nave e delle mercanzie pagandone il valore ed il nolo. Noi vedremo a suo tempo che la minore o maggiore durata di un tale arresto, che è sempre un caso compreso nei rischi dell'assicuratore alloraquando succede dopo il loro cominciamento, influisce sommamente sulle azioni competenti in linea di sinistro o di semplice avaria alla persona dell'assicurato.

I cambiamenti forzati di viaggio, di rotta, e di bastimento sono anche essi a carico dell'assicuratore alloraquando succedono a rischio già incominciato; quello del bastimento può verificarsi tanto nel caso in cui la nave contemplata in contratto sia nel corso del viaggio divenuta per fortuna di mare innavigabile quanto in altri casi consimili, come sarebbe quello della confisca

della nave col rilascio delle mercanzie; l'altro cambiamento di rotta o di viaggio per cui s'immuta forzatamente il solito cammino, o si cambia il luogo della destinazione dipende dalla forza del mare e dei venti o dalla necessità di evitare il nemico ed anche i pirati; questi cambiamenti forzati entrano nella risponsabilità dell' assicuratore per le conseguenze di quei danni che possono occorrere nella loro effettuazione alla cosa assicurata, ed è a questo proposito da ritenersi che se gli anzidetti cambiamenti di rotta di vaggio, o di bastimento fossero meramente volontariii le perdite occorse dopo i medesimi resterebbero a carico dell'assicurato perchè s'immuterebbe, come vedremo in seguito, senz'alcuna necessità il luogo dei risici stabilito dai termini del contratto.

La dichiarazione della guerra è l' ultimo caso specialmente indicato dall' articolo 380 a carico dell' assicuratore per le perdite da essa arrecate agli effetti assicurati. Presso i popoli antichi seguitando le traccie prescritte nel Deutoronomio la guerra si denunziava formalmente per mezzo di Araldi incaricati di intimarla se non si riparava l' ingiuria; secondo l'uso dei Romani questo incarico era, come ognun sa, conferito ai così detti *feciali*, ed anche dopo i romani la denunzia formale della guerra fu per un tempo ordinariamente praticata fra le nazioni. Negli usi più recenti la guerra si dichiara col mezzo di semplici manifesti, ed anche colla pubblicazione dell' ordine delle

rappresaglie avvertendosi da Puffendorf e da Grozio che in difetto dell'una o dell'altra di queste pubblicazioni gli atti di ostilità si riguarderebbero come atti di vero *brigandaggio*. Ora qualunque sia il mōdo con cui venga dichiarata la guerra, essa si considera sempre una fortuna di mare compresa nei risici dell'assicurazione, e ciò riflette anche le prede che si effettuano ben di sovente dai belligeranti a carico dei neutrali.

Finalmente dopo l'enumerazione dei casi fin qui accennati l'art. 380 dispone in termini generali, che l'assicuratore è altresì garante delle perdite e danni derivanti da tutti gli altri accidenti marittimi, e fra questi oltre la *tempesta* nominativamente indicata a pura soprabbondanza nel predetto articolo vi si comprende, secondo i Dottori, l'interdizione di commercio sopravvenuta a rischio già cominciato, come la rivolta egualmente dell'equipaggio, che preso da un grave timore di restar vittima del nemico, o di un fortunale abbandona malgrado i consigli e gli ordini del Capitano il bastimento ricoverandosi nel più prossimo scalo. Questa rivolta non animata dalle viste di una baratteria ma dipendente da quel timore, che forma una specie di violenza sull'animo dei marinari si reputa dai Dottori un caso fortuito, ed un vero accidente di mare di cui a differenza della rivolta fraudolenta rimane garante l'assicuratore anche senza l'assunzione della colpa e baratteria dell'equipaggio, come può ve-

dersi nel *disc.* 23 di Casaregis, e nella sezione 7, cap. 12 del trattato di Emerigon ove sono riferiti molti giudicati che hanno stabilita una sì fatta giurisprudenza.

Sviluppata in tal modo la natura e l'estensione dei risici dei quali è passibile l'assicuratore, rimane a vedere quali sono invece le perdite, e i danni, che stanno in regola generale a carico esclusivamente dell'assicurato; ciò che forma il soggetto della disposizione degli articoli 381, e seguenti del nostro Codice.

Secondo i principii generali adottati dal predetto articolo 381 fino all'altro articolo 384, l'assicuratore è intieramente estraneo alle solite spese di pilotaggio, rimorchio e *lamanaggio*, siccome pure a tutti i diritti imposti sul bastimento e sulle mercanzie, egli non sopporta i cali e le diminuzioni naturali alla cosa assicurata, non risponde delle perdite dipendenti dal vizio intrinseco della medesima, e non è finalmente garante del sinistro maggiore o minore il quale dipenda dalla colpa e dal fatto dell'assicurato, o dei di lui agenti e commessi

Nella categoria di questi rischii ai quali è in regola generale estraneo l'assicuratore occorrono per altro delle osservazioni dirette a precisare le massime ad essi relative.

Le spese ed i diritti dei quali parla l'articolo 384 dichiarandoli a peso dell'assicurato sono le spese ordinarie dell'esercitazione della nave, ed i dazii imposti

sull' importazione ed esportazione delle mercanzie, mentre questi oneri nulla hanno di comune coi pericoli contemplati dal contratto; ma se questi oneri sono prodotti, od aumentati da una causa elementare rientrano allora nella classe dei risici assunti dall' assicuratore, perchè sono in tal caso una conseguenza immediata di quelli accidenti di mare di cui egli ha assunto il pericolo. Quando la nave p. es. approda in uno scalo per la salvezza comune, onde riparare i danni causati da un fortunale tanto ai di lei attrezzi quanto alle mercanzie che ne compongono il carico le spese dei diritti di porto e dei dazii che gravitassero sulle merci per il loro scaricamento diretto a conservarle entrano nel calcolo dell' avaria generale o particolare che è senza meno a carico dell' assicuratore.

I cali e le diminuzioni dipendenti dalla natura degli effetti assicurati, come sarebbe il colaggio ordinario dei liquidi, le perdite occorse nell' uso e nella destinazione della cosa assicurata, come per es. la perdita di un' ancora impiegata nel solito ormeggio della nave, le deteriorazioni e le avarie derivanti dal vizio intrinseco delle merci, come è il riscaldamento naturale di un carico di grano, tutti questi sono danni che si sostengono in regola generale dall' assicurato anche a termini dell' art. 382 del nostro Codice; ma se questi stessi danni provengono dall' intervento di una causa elementare, se il colaggio per es. dei li-

quidi è straordinariamente accresciuto dagli infortunii della navigazione, se si perdono le ancore e le gomene per un ormeggio straordinario riclamato nel caso di un pericolo dalla salvezza della nave, se il carico di grano si riscalda per l' effetto di un bagnamento di acqua di mare penetrata nel tempo di un fortunale nella cavità del bastimento, in tutti questi casi i danni di sopra accennati devono senza dubbio sopportarsi dall'assicuratore perchè dipendono dalla sfera di quei risici ch'egli ha garantito nell'essenza del contratto di assicurazione. Avvertasi a questo riguardo che secondo l'insegnamento dei dottori la presunzione sta sempre per il vizio intrinseco, ma che una tale presunzione cessa nell' assicurazione sopra bastimenti quando vi è prima della partenza il processo di visita constatante l'idoneità della nave, e che non ha luogo egualmente nelle assicurazioni sopra facoltà allorchè vi è una causa prossima elementare alla quale può verisimilmente e ragionevolmente attribuirsi il sinistro maggiore o minori delle facoltà assicurate.

Le perdite dipendenti dalla colpa dell'assicurato e de'suoi agenti o da quella del capitano e dell'equipaggio sono del tutto estranee alla persona dell'assicuratore meno il patto quanto ai commessi, ed all'equipaggio di cui parleremo nell' esame delle clausole solite ad apporsi nelle polizze di assicurazione marittima; ma a proposito dell'eccezione diretta a liberarsi dalle anzidette perdite è sempre necessario che l'assicuratore giusti-

fichi la colpa ch' egli allega come produttiva della perdita, ed è solo da notarsi a tale riguardo che non si esige la prova di una colpa appositamente *prœordinata ad casum*, ma che basta la prova di un fatto colposo da cui possa essere derivato il sinistro maggiore o minore della cosa assicurata. Così dopo il discorso 23 di Casaregis c' insegna con altri dottori l' Emerigon cap. 12. sez. 2. n. 3, ed è perciò che il fatto della stazione arbitraria in un porto intermedio mancando nella polizza la *facoltà di fare scali* giustifica l' eccezione della colpa in un sinistro occorso nella continuazione del viaggio.

La colpa del capitano e dell' equipaggio è secondo il sistema del nostro Codice indicata col nome di quella Baratteria, di cui vedremo l' estensione parlando dei patti e delle clausole dell'assicurazione marittima: nell'ordine delle idee è ora necessario di conoscere il tempo ed il luogo in cui l'assicuratore corre effettivamente i risici di sopra indicati.

Cominciando dal tempo premessa la regola ch'esso può essere determinato dalla convenzione delle parti è d'uopo distinguere le assicurazioni a tempo limitato, a tanti mesi cioè di fermo e di rispetto le quali contemplano per lo più una navigazione circoscritta a certi e determinati mari, dalle altre assicurazioni le quali si riferiscono ad un viaggio semplice o legato di andata e ritorno.

Nelle assicurazioni della prima specie, salva sempre

la diversa convenzione delle parti, il tempo dei risici a carico dell'assicuratore comincia dall'epoca ossia dal momento della partenza della nave a cui si rimettono ordinariamente anche i contraenti, e finisce colla spirazione del termine dei mesi di fermo e di rispetto, ben inteso che il tempo di rispetto è sempre a scelta ed in potere dell'assicurato per ciò che abbiamo anche veduto nel contratto di noleggio.

In queste stesse assicurazioni è insorto il dubbio se succedendo il sinistro senza che ne sia conosciuta l'epoca precisa, gli assicuratori possano essere tenuti senz'altro al pagamento della somma assicurata dovendosi presumere che il sinistro occorso nel detto caso in alto mare siasi effettivamente avverato nel tempo dei risici.

Nella risoluzione di questo dubbio Targa, cap. 52, ha opinato che si deve in tale circostanza adottare una misura di equità dividendo l'importo del sinistro a carico per metà dell'assicurato e dell'assicuratore, lo che per altro non regge a termini di diritto: Casaregis nel dis. 2 *de comm.* ha sostenuto che l'assicurato deve in qualche modo giustificare la vera epoca del sinistro dimostrando a fondamento della propria intenzione ch'esso è realmente avvenuto nel tempo dei risici: Pothier des assur. n. 24 ha invece gravato l'assicuratore della prova che il sinistro sia occorso fuori del tempo contemplato in contratto, ma a fronte di tutte queste opinioni la vera massima è quella pro-

fessata da Valin art. 58 e da Emerigon, chap. 14 sect. 4. n. 7 in forza di cui si ha in tal caso ricorso alle ultime notizie del bastimento considerandolo naufragato nell' epoca in cui è scomparso, e nulla si è di lui più saputo. Questa massima è fondata sulle teorie dell' assenza le quali c' insegnano che l'assente si reputa morto nel giorno della sua totale disparizione, e questa massima riconosciuta dall'art. 406 serve anche a decidere quale assicurazione debba avere il suo effetto nel caso di due assicurazioni contrattate in ordine progressivo, l'una cioè dopo l'altra sugli stessi effetti assicurati.

Nelle assicurazioni a viaggio l' art. 371 del Codice rimettendosi al disposto dell' altro art. 358 di cui abbiamo parlato nel contratto di cambio marittimo regola esso medesimo a norma della giurisprudenza universale, e salva sempre la diversa volontà delle parti, il tempo dei risici che stanno a carico dell' assicuratore distinguendo l' assicurazione sul corpo ed attrezzi del bastimento dall' altra assicurazione sopra facoltà.

Quando si tratta dell' assicurazione del bastimento il rischio comincia dall' epoca in cui la nave ha fatto vela per la di lei destinazione e finisce nel momento in cui si è ancorata, e ha dato fondo nel porto a cui era diretta.

Quando è invece quistione delle assicurazioni sopra facoltà il risico dell'assicuratore comincia dal momento della caricazione delle mercanzie, e dura sino alla

loro discarica in terra a buon salvamento; questa caricazione e discarica non è quella solamente che succede sul bordo o dal bordo della nave, ma comprende egualmente il risico delle *gabarre* ossia barche *d'aleggio* colle quali si trasportano o al bordo o in terra le mercanzie assicurate. Si noti per altro che il rischio delle gabarre procede quando la caricazione sulle medesime per il trasporto delle mercanzie al bordo della nave od in terra si verifica nei soliti luoghi a ciò destinati nello scalo o nel porto ove soggiorna la nave, mentre se le mercanzie si caricassero o si trasportassero in un luogo diverso ed anche in una spiaggia vicina, il rischio delle barche d'aleggio resterebbe sempre meno un patto contrario a carico dell'assicurato.

A proposito del tempo dei risici ritenuta la massima che l'assicurazione si sostanzia sempre sul primo viaggio che intraprende la nave per il destino indicato dal contratto si è in primo luogo richiesto dai Dottori se l'assicuratore possa a suo piacere dilazionare per un tempo notabile la realizzazione del rischio, e si è in secondo luogo egualmente dimandato, se nell'assicurazione a viaggio complessivo di andata e ritorno sia compresa a rischio dell'assicuratore anche la stazione nel porto di arrivo da cui deve poi ripartire la nave.

Relativamente alla facoltà nell'assicurato diretta a differire più o meno l'esecuzione del contratto, Pothier rap-

porta una sentenza dell'Amiraglità di Parigi colla quale furono assoluti degli assicuratori azionati al pagamento del sinistro undici anni dopo la stipulazione della polizza; Emerigon all'opposto cita nella Sezione 2. del Cap. 13, una diversa sentenza profferita dal Consolato di Cadice, dirimpetto ad assicuratori coi quali si era cinque anni prima stipulato il contratto, e mentre la legge non prescrive alcun termine entro di cui debba mettersi in essere il rischio, egli si mostra inclinato a credere che l'assicuratore sia tenuto a garantirsi con un patto speciale dall'abuso della facoltà di sopra indicata. L'opinione di Emerigon deve per altro intendersi con quella epicheia che è suggerita tanto dalle massime generali di diritto, quanto dai principii della soggetta materia, e mi sembra perciò incontrastabile che accordandosi all'assicurato un termine discreto e ragionevole per la realizzazione del rischio non debba questo essere indefinito o protratto ad un'epoca in cui l'assicuratore non conservi quasi più la memoria del di lui pericolo, che questo termine possa d'altronde essere regolato anche dalle clausole inserite nel contratto, come sarebbe allorquando trattandosi dell'assicurazione sopra facoltà le mercanzie s'indicano come già caricate al bordo della nave, e che questo stesso termine non possa finalmente estendersi a delle epoche e a delle circostanze nelle quali fosse aggravato il risico assunto dall'assicuratore come si verificherebbe per esempio

nel caso della sopravvenienza di una guerra marittima.

Quanto all'altro quesito proposto sull'assicurazione a viaggio ed a premio legato, in cui trattasi in sostanza di conoscere se il rischio dell'assicuratore comprenda anche la stazione della nave nel porto ove termina l'andata, e dove comincia il viaggio di ritorno, i Dottori comunemente c'insegnano che una tale stazione non è in regola generale inclusa nei risici contemplati dal contratto. L'assicurazione a viaggio ed a premio legato offre a dir vero malgrado la materialità dei due viaggi una convenzione per se stessa individua, ma questa individuità si rapporta ai predetti due viaggi espressamente indicati dalle parti come il soggetto del contratto, e mentre si considerano in essi i pericoli di quella navigazione effettiva che non ha luogo in un porto il rischio non si estende anche per la presunta volontà dei contraenti alla stazione che annoda a così dire il viaggio di andata a quello di ritorno. Nella pratica si seguita in fatti l'opinione dei Dottori, ed io ho sempre veduto, che se si vuole mettere la stazione della nave a rischio dell'assicuratore è ciò espressamente dichiarato nella polizza.

Del resto quanto al tempo dei risici il principio che nell'assicurazioni sopra facoltà il rischio dell'assicuratore comincia dalla caricazione delle mercanzie non solo al bordo della nave, ma anche sulle barche d'aleggio destinate a trasportarvele dimostra la poca esattezza già da noi accennata a riguardo dell'articole 379,

il quale da in genere il diritto all'assicurato di stornare prima della partenza della nave il contratto pagando il solo mezzo per cento sulla somma assicurata. Questo diritto può ben convenire alle assicurazioni sopra corpo ed attrezzi laddove il rischio comincia dal momento in cui la nave mette alla vela per il di lei destino; ma dietro il principio di sopra indicato ammesso anche dall' articolo 371 un tale diritto è francamente parlando una vera anomalia dirimpetto alle assicurazioni sopra facoltà nelle quali la sola caricazione delle mercanzie realizza il contratto e fa cominciare il rischio dell'assicuratore. Noi vedremo nella obbligazione relativa al pagamento del premio ciò che si è soggiunto nell'ultimo alinea del predetto articolo 379, per correggere in qualche modo la poca esattezza delle sue disposizioni: vediamo ora ciò che interessa il luogo dei risici.

Nelle assicurazioni a mese ed a tempo limitato la designazione dei mari ai quali si ristringe d'ordinario la navigazione assicurata, stabilisce il luogo dei risici assunti dall'assicuratore, ed è perciò che il sinistro occorso alla nave in un mare diverso in cui siasi essa inoltrata senza necessità rimane a carico dell' assicurato perchè avvenuto fuori del luogo dei risici espressamente stabilito dal contratto.

Nelle assicurazioni a viaggio il luogo dei risici è segnato dalla solita rotta del viaggio indicato nella polizza, e da ciò deriva che meno il caso del dirottamento forzoso compreso come già si è veduto dall'ar-

ticolo 380 negli accidenti marittimi che sono a carico dell'assicuratore, qualunque sinistro minore o maggiore occorso a seguito di un dirottamento volontario riguarda unicamente la persona dell'assicurato, sia ch'esso succeda pendente il dirottamento, sia che si verifichi anche dopo, e quando la nave abbia ripreso la solita rotta del viaggio perchè il sinistro accade nel primo caso fuori del luogo dei risici, e perchè il danno si attribuisce nel secondo caso alla colpa del dirottamento senza del quale non si sarebbe verisimilmente verificato il sinistro.

Nelle assicurazioni sopra facoltà, oltre al rapporto della rotta del viaggio il luogo dei risici si riferisce anche alla nave su di cui s' indicano come caricate o da caricarsi le mercanzie perchè l'assicuratore prestandosi alla loro assicurazione parte senza dubbio dalla confidenza ch' egli ha nel bastimento che deve eseguirne il trasporto. Nasce di qui la conseguenza che il cambiamento volontario della nave realizzatosi senza l'adesione dell' assicuratore tanto prima della partenza, quanto dopo il cominciamento del viaggio opera in regola generale lo storno e lo scioglimento del contratto lasciando il rischio delle mercanzie a carico dell' assicurato; ciò ha luogo anche quando la nave surrogata sia più forte e migliore di quella indicata nella polizza, e non vi è che il caso del cambiamento forzoso e necessario di cui si è parlato a termini dell' articolo 380 del codice nel quale continua il rischio dell' assicuratore sulla nave

surrogata, lo che si verifica come già abbiamo avvertito nella circostanza dell' innavigabilità dipendente da una fortuna di mare, in quella della preda seguitata dal rilascio delle mercanzie, ed in tutti i casi di consimile natura, i quali sono dettagliatamente accennati dall'Emerigon cap. 12. sect. 16. non meno che da tutti gli altri scrittori.

Le massime sin qui riferite sul luogo dei risici sono anche adottate dall' articolo 381 del nostro codice, ed è a loro riguardo che deve ancora considerarsi il caso del cambiamento del viaggio assicurato e quello egualmente della semplice abbreviazione o prolungazione del viaggio medesimo.

Il viaggio assicurato sostanzialmente diverso dalla semplice rotta della navigazione che serve ad eseguirlo è al dire di Casaregis un nome intellettuale dipendente da quella destinazione delle parti, che ne costituisce individualmente i due estremi *a quo et ad quem* dai quali ne è determinato il principio ed il fine: ora il cambiamento del viaggio assicurato si verifica ogni volta che la nave indicata in contratto parte per un diverso destino anche quando il porto per cui prende le spedizioni sia compreso nella rotta del viaggio e più prossimo al luogo della partenza poichè più non si realizza quel viaggio, che si era in un contratto di stretto diritto individualmente contemplato dalle parti, all'effetto del luogo dei risici assunti dall' assicuratore, ed è perciò che immutato il viaggio resta necessaria-

mente stornata l'assicurazione. Casaregis nel suo dis. 67 *de comm.* riferisce a questo proposito una decisione della Rota di Genova, che liberò gli assicuratori dal pagamento del sinistro occorso ad una nave, su di cui eransi fatte delle assicurazioni per un viaggio di andata e ritorno da Genova ad Alicante, mentre la nave era partita da Genova con delle spedizioni dirette per Barcellona, luogo più vicino a quello della partenza, e compreso nella rotta della stessa navigazione; Emerigon allega delle decisioni conformi adottate in Francia dall'ammiraglità di Marsiglia; e la dottrina stabilita in questi giudicati è senza dubbio incontestabile, poichè, prescindendo da una convenzione in contrario variati anche a vantaggio dell'assicuratore gli estremi che coartano il viaggio assicurato caduca necessariamente il contratto come succede nel caso della mutazione anche in meglio del bastimento assicurato.

L'abbreviazione del viaggio si verifica quando la nave partita per il suo destino non arriva al porto a cui è destinata, perchè finisce il viaggio in uno scalo della rotta, ed in questa abbreviazione che fa cessare più presto i risici dell'assicuratore non restano in verun modo alterati gli effetti del contratto; nella prolungazione invece a cui si fa luogo, come ognun sa, quando la nave eccedendo il porto del destino va ad un punto più lontano di quello indicato dalla polizza l'assicuratore che ha guadagnato senza meno il premio per il risico già da esso sostenuto rimane liberato da qualun-

que sinistro che possa verificàrsi nel corso della navigazione protratta oltre il limite del viaggio assicurato, perchè un tale sinistro è fuori del luogo dei risici determinato del contratto. Così è anche disposto dall' art. 394, del nostro Codice dopo del quale terminata la materia relativa alla natura ed all' estensione dei risici che sono a carico dell'assicuratore passiamo a parlare del premio a carico dell'assicurato.

SEZIONE PRIMA — ARTICOLO TERZO.

Del premio a cui deve obbligarsi l'assicurato verso l'assicuratore.

L'obbligazione del pagamento di un premio da corrispondersi dall' assicurato all' assicuratore è il terzo estremo necessario all'essenza del contratto di assicurazione marittima. Il premio è il correspettivo ed il prezzo del pericolo che l' assicuratore si assume liberandone l' assicurato « *Præmium est pretium periculi* » ed è perciò che un contratto di assicurazione in cui fosse esclusa la corresponsione di un premio qualunque si risolverebbe in una garanzia meramente gratuita, la quale importerebbe, come è ben facile di vedere, una donazione condizionale alligata all'evento del sinistro. Tuttavia la stipulazione del premio è a senso dei dottori indispensabile allorchè si tratta del caso del salvo arrivo, ma l' obbligo del pagamento di un premio può

convenzionalmente escludersi nel caso del sinistro; poichè in quest'ultimo caso s'intende che l'assicuratore abbia assicurato anche il premio, ciò che è permesso, come già abbiamo osservato, dalla disposizione dell'art. 372 del nostro Codice. Così insegnano l'Emerigon e tutti gli scrittori italiani i quali ci avvertono nello stesso tempo che l'alea ed il correspettivo del contratto trovano il loro sufficiente adempimento anche colla stipulazione del premio promesso nel solo caso del salvo arrivo.

Secondo gli usi del commercio il premio necessario all'essenza dell'assicurazione marittima si stabilisce regolarmente in danaro, ma nulla vieta che questo premio si faccia dalle parti consistere nella retribuzione di un'altra cosa qualunque da corrispondersi all'assicuratore in correspettività del pericolo ch' egli si assume sgravandone l'assicurato. Nell'assicurazione, come dice Pothier, è sostanzialmente inclusa la compra e vendita del pericolo a cui va soggetta la cosa esposta ai risici della navigazione; nella vendita il prezzo deve consistere in *pecunia numerata* onde non si confonda colla semplice permuta, ma ciò come ognun vede non si applica in verun modo al contratto di assicurazione marittima, e qualunque ricompensa promessa all'assicuratore in una cosa certa e determinata, od anche in un lucro e benefizio eventuale sostanzia l'estremo del premio necessario all'essenza, ed alla perfezione del contratto. Da qui è che il premio può convenirsi

promettendo all'assicuratore una parte del netto prodotto degli effetti assicurati od anche degli utili dipendenti da un tale prodotto: Basta, come dice Emerigon *chap.* 3 *sect.* 10, che un benefizio certo o sperato sia promesso all'assicuratore.

Negli stessi usi del commercio la stipulazione del premio può essere esplicita, e può anche essere implicita; nel primo caso la dichiarazione delle parti determina espressamente la quantità e la natura del premio, nel secondo il premio risulta implicitamente dalla convenzione che interviene fra i contraenti ed anche in quest' ultimo modo corrisponde all' essenza e alla validità dell' assicurazione marittima. Quando il noleggiatore di un bastimento si rende nello stesso tempo garante del sinistro che possa occorrere al medesimo durante il viaggio, il nolo si stabilisce ad un ragguaglio minore dell' ordinario perchè il noleggiatore assicura il bastimento noleggiato; quando il venditore di una quantità di mercanzie da spedirsi all'estero si obbliga a consegnarle nel porto a cui devono diriggersi prendendo a di lui carico la loro perdita, il prezzo delle mercanzie si calcola senza meno ad un ragguaglio più elevato di quello che si farebbe nel luogo del contratto; ed ecco nel minor nolo del bastimento e nel maggior prezzo delle merci quel premio implicito, che sostanzia la validità dell' assicurazione compresa nei due contratti di vendita e di noleggio di sopra accennati. Emerigon chap. 3. sect. 11.

Finalmente parlando sempre degli usi del commercio il premio si fissa ordinariamente a tanto per cento sulla somma assicurata, ciò che importa quella certezza assoluta che ne è offerta in tal caso dalla convenzione; ma qualche volta si stipula con un dato di relazione il quale ne costituisce la certezza che i dottori chiamano relativa, e che nelle materie sopratutto commerciali è più che sufficiente alla validità del contratto. La promessa di pagare il premio a dovere, la convenzione di pagarlo sul ragguaglio che verrà praticato da un altro negoziante, il patto di rimetterlo al prudente arbitrio di un terzo sono altrettanti modi coi quali può a senso dei dottori determinarsi il premio dell'assicurazione, e noi abbiamo già veduto che la certezza relativa di cui è parola è ammessa anche più latamente e con minor rigore di quello voluto dal diritto civile allorchè si tratta dei contratti commerciali.

Nella soggetta materia il minore o maggiore ragguaglio del premio è dalla legge intieramente rimesso all'arbitrio dei contraenti i quali sono autorizzati a calcolare più o meno l' eventualità e la gravezza di quei pericoli che esiggono il correspettivo dal premio; di lui fissazione è perciò esente a sentimento di tutti gli scrittori da un riclamo qualunque anche fondato su di una lesione enormissima, ed è qui da osservarsi che nel contratto di assicurazione non potrebbe ammettersi l'opinione di Targa seguitata anche dall'E.

merigon in ordine alla riduzione dell' interesse del cambio marittimo, il quale fosse stabilito ad un ragguaglio veramente eccessivo ed esorbitante, poichè una tal riduzione è insostanza desunta dal vizio di quella labe usuraria che può nel cambio marittimo mascherarsi dal mutuante col calcolo dei pericoli, e che è del tutto estranea ai termini della semplice assicurazione.

Il premio di cui ragioniamo può stipolarsi pagabile all'epoca del contratto, oppure a termine, ed anche dopo il sinistro ed il salvo arrivo, ed una volta fissato per un'assicurazione contrattata in tempo di pace non si aumenta colla sopravvenienza della guerra, come non si diminuisce per la sopravvenienza della pace quello stabilito in un contratto passato nella circostanza della guerra. Gli eventi posteriori, noi lo ripetiamo anche a questo proposito, non possono in generale alterare le conseguenze di un contratto che non è per la sua esecuzione e per la sua durata alligato ad un tratto di tempo successivo, e tutti gli scrittori sono infatti d'accordo su di una tale massima anche applicata all'assicurazione marittima, mentre convengono che all'effetto della diminuzione e dell' aumento del premio nella sopravvenienza alternativa delle due circostanze di sopra indicate è sempre indispensabile il patto anche considerato dall' articolo 373 del nostro Codice, in forza di cui le parti provvedano al loro rispettivo interesse nel caso dell'aumento o della diminuzione dei risici contemplati dal contratto.

In questo articolo parliamo del premio sotto l'unico rapporto di quell' estremo ch' esso costituisce per l'essenza dell' assicurazione marittima, ed è perciò che il di lui contenuto è per se stesso brevissimo. Proseguendo il titolo parleremo nella loro sede particolare dell' obbligazione del pagamento del premio, e delle massime che regolano il patto del di lui aumento o diminuzione nei due casi della sopravvenienza della guerra o della pace, dovendo ora discendere all' analisi del quarto ed ultimo estremo della vera e propria assicurazione, il quale riguarda il reciproco consenso dei contraenti.

SEZIONE PRIMA — ARTICOLO QUARTO.

Dell' unione dei consensi dell' assicurato e dell' assicuratore.

Il consenso necessario alla perfezione di un qualunque siasi contratto consensuale o reale è anch' esso uno degli estremi indispensabili alla validità dell' assicurazione marittima, e le regole che lo determinano sono nella soggetta materia anche più severe che in molte altre convenzioni trattandosi di un contratto aleatorio e di stretto diritto.

La prestazione del consenso che forma il soggetto di questo articolo ci si presenta sotto tre diversi punti di vista: essa richiede in primo luogo la capacità

della persona dei contraenti, vuole in secondo luogo la più esatta corrispondenza fra il risico posto in essere dall' assicurato e quello espressamente stabilito nella polizza di assicurazione, ed esige finalmente la perfetta eguaglianza della cognizione nei due contraenti delle qualità e delle circostanze tutte che influiscono sulla vera natura del risico proposto dall' assicurato.

Cominciando dalla capacità della persona dei contraenti è utile prima di tutto di ritenere la diversità che passa a tale riguardo fra l' assicurazione passiva che si stipula dall' assicurato, e l' assicurazione attiva che si contratta dall' assicuratore, siccome è pure necessario di rimarcare la differenza che si verifica al nostro proposito fra l' incapacità di contrattare dipendente dallo stato della persona dei contraenti, e la semplice proibizione della legge derivante dalla qualità della persona medesima.

I minori che sebbene capaci di consenso hanno per altro bisogno in regola generale dell'assistenza del tutore onde sia per la validità del contratto integrata la loro persona possono ciò non ostante essere da per se soli assicurati, ed assicuratori alloraquando sono essi divenuti a termini dell' articolo 2. del nostro Codice pubblici negozianti in virtù dell' autorizzazione del padre, o del consiglio di famiglia; lo stesso procede a riguardo della donna maritata, la quale eserciti il commercio a norma dell' art. 6 dietro il consenso tacito

od espresso del proprio marito, e questa capacità comune al minore ed alla donna maritata considerati in tal caso come maggiori, e di pieno loro diritto è solamente esclusa quanto all' assicurazione attiva, allorchè l' autorizzazione del padre, del consiglio di famiglia, e del marito sia puramente ristretta ad un determinato ramo di commercio non comprensivo dei rischii dell' assicurazione.

Quando all' opposto il minore e la donna maritata non sono negozianti manca al certo nei medesimi la capacità di rendersi da per se soli assicuratori perchè malgrado l' avviso contrario di Emerigon, che ha forse scritto secondo gli usi della Provenza, non possono essi validamente obbligarsi ad una assicurazione che compromette il loro patrimonio, e la sola concessione che potrebbe farsi per quanto io credo al Sig. Emerigon sarebbe quella tutto al più dell' assicurazione passiva trattandosi in tal caso di un atto conservatorio diretto a tutelare i proprii beni sotto il semplice pericolo del ragguaglio forse eccessivo del premio richiesto dal loro assicuratore. Questa ultima opinione, ch' io lascio alla censura dei tribunali, mi sembra per altro inattaccabile nel caso del minore abilitato dopo i diciotto anni all' amministrazione dei di lui beni, e mi arride anche l' idea di applicarla all' assicurazione dei beni parafrenali di cui la donna anche maritata ritiene il diritto di quell' amministrazione che la abilita a conservarli.

Supposta la capacità della persona esistono ciò non ostante degl' individui ai quali le leggi di varie nazioni proibiscono in genere l' assicurazione, come sono per es. gli agenti consolari, i mediatori e diversi altri individui, ma questa proibizione non contempla in primo luogo le semplici assicurazioni passive potendo essi farsi assicurare quegli effetti che sieno obbligati ad esporre ai risici della navigazione, e non importa in ogni caso la nullità delle assicurazioni attive ch' essi contrattino ad onta del divieto della legge perchè una tale proibizione non induce se non che le pene inflitte a riguardo della medesima. Questa massima si è già da noi riferita nel titolo dei mediatori ai quali è proibita ogni operazione commerciale.

Del resto qualunque altro individuo capace di obbligarsi può legittimamente prestare il suo consenso ad una assicurazione tanto attiva che passiva; questo consenso può essere prestato per mezzo di un procuratore, e di un commissionario siccome avremo occasione di vedere parlando della clausola *per conto di chi spetta*; e mentre può esso verificarsi fra nazionali, e forestieri dirimpetto al commercio, che non dovrebbe mai conoscere alcuna diversità di sudditanza, può anche legalmente estendersi all' assicurazione delle proprietà dei sudditi di una potenza con cui siasi in istato di guerra. Anticamente secondo la Guida del mare, ed in virtù delle dichiarazioni di guerra le quali proibivano ogni comunicazione col nemico non si assicuravano validamente

gli effetti ostili come può vedersi anche dalle sentenze riferite da Emerigon, ma dopo le osservazioni di Mably si è più recentemente riconosciuta dalle potenze Europee la validità delle anzidette assicurazioni, e diversi scrittori osservano che in molte guerre fra l'Inghilterra e la Francia una porzione dei sudditi Inglesi rimediava per mezzo delle assicurazioni alle prede che la loro Nazione faceva a carico delle proprietà Francesi.

Verificatosi il consenso dal lato della capacità dei contraenti perch'esso abbia il suo effetto è inoltre necessario, che il rischio posto in essere dall'assicurato corrisponda esattamente al rischio stabilito in contratto, ed è qui dove coerentemente ai principii della giurisprudenza universale sottentra una parte della disposizione adottata nell'art; 378 del nostro Codice, in cui è prescritto, che qualunque differenza fra la polizza di assicurazione, e la polizza di carico rende assolutamente nullo il contratto.

Nelle indicazioni che deve contenere la polizza di assicurazione si esige come vedremo in seguito che sieno enunziati il nome e la qualità del bastimento, quello del di lui capitano, gli estremi del viaggio, la natura delle mercanzie, e degli oggetti assicurati, la somma, ed il premio dell'assicurazione. i porti, ed i luoghi dove debba entrare la nave, e generalmente parlando tutte le altre condizioni sulle quali, abbiano consentito i due contraenti: Ora a tutte queste indica-

zioni, che precisano i termini del contratto deve essere uniforme il rischio reale ed effettivo dell'assicurato onde l'assicuratore sia tenuto al pagamento di qualunque siasi sinistro. La mancanza di questa uniformità realizzando una differenza fra il rischio contrattuale ed il rischio effettivo importa nei seguenti casi, ed in tutti quelli di eguale natura la nullità a tale riguardo pronunziata dalla legge.

Nella designazione del bastimento la diversa qualità del medesimo, come la differenza altresì della bandiera di cui sia coperto, rendono nulla l'assicurazione perchè cambiano il rischio contemplato fra le parti, e ciò ha luogo tanto nel caso in cui il bastimento sia il soggetto quanto nell'altro in cui sia semplicemente il luogo del rischio; questa nullità è in qualche modo esclusa da Casaregis, e da Emerigon allora quando la nave surrogata è di una migliore qualità e di una maggior robustezza di quella designata dalla polizza, ma la contraria opinione sostenuta da Delvincour, da Boulay-Paty, e da varii altri scrittori deve per quanto mi sembra adottarsi in un contratto aleatorio, e di stretto diritto in cui anche le qualità meramente accidentali del rischio influiscono secondo tutti i principii sul consenso dei contraenti dirimpetto tanto più alla precisa disposizione dell'art. 378 nel quale è stabilito che qualunque differenza importante il cambiamento del soggetto assicurato rende nulla l'assicurazione marittima. Egli è il solo errore del nome che non vizia

secondo tutti i dottori il contratto *quando aliunde constat de navis identitate.*

Nella indicazione del capitano, ritenuta la nazionalità portata dalla polizza, procede la stessa massima relativa al semplice errore del di lui nome, ma siccome l'assicuratore si determina molte volte all'assicurazione per la confidenza ch'egli ripone nella probità e nella perizia di chi ha il comando della nave, e la custodia delle mercanzie, è perciò tanto più necessario all'effetto del consenso che sia veramente certa la persona di cui hanno inteso di parlare i contraenti, e che non siasi d'altronde usata dall'assicurato una sorpresa od arte qualunque diretta ad ingannare in qualche modo il di lui assicuratore.

La diversità del viaggio effettuato dalla nave e quello convenuto fra le parti annulla anch'essa l'assicurazione perchè cambia come già abbiamo osservato quel luogo individuale in cui l'assicuratore ha unicamente consentito di correre i risici della navigazione; ed a questo proposito dopo quello che già si è detto occorre soltanto di accennare la disputa elevatasi sull'assicurazione relativa ad un viaggio di ritorno per vedere se il viaggio intermedio che fosse praticato dalla nave liberi l'assicuratore dai pericoli di quello del positivo ritorno considerandolo fuori dei termini del consenso, sia per la dilazione frapposta dalla navigazione intermedia, sia per l'uso, e la presunzione che il ritorno dovesse immediatamente verificarsi dopo il compimento del viag-

gio di andata. In questa disputa Emerigon allegando alcune sentenze rese in favore dell'assicurato applaude poi sommamente alla giurisprudenza contraria adottata dai più recenti giudicati sul motivo che il primo viaggio da farsi dalla nave dopo quello dell'andata deve a termini del consenso dell' assicuratore essere il viaggio di ritorno: La Corte di Bordeaux nella sua decisione dei 23 gennaio 1826 ha per altro ammesso l'avviso di Emerigon allorchè si tratta dell' assicurazione sul corpo ed attrezzi della nave, ed ha opinato in contrario nell'assicurazione sopra facoltà poichè le mercanzie che devono formare il risico di ritorno non fanno una navigazione intermedia, ma soffrono nel loro caricamento un semplice ritardo, il quale se non è eccessivo, e non è d' altronde differito ad un tempo in cui siansi aggravati i rischii non può viziare il contratto.

Nell'effettuazione del viaggio concertato frà le parti si verifica un' altra differenza induttiva della predetta nullità alloraquando l' assicurazione è fatta per un viaggio da eseguirsi sotto scorta o in convoglio, ed il capitano non proffitta nella di lui esecuzione della scorta, od abbandona il convoglio trascurando in tal maniera i mezzi diretti principalmente in tempo di guerra a diminuire secondo l' intelligenza delle parti il pericolo dell' assicuratore: ciò per altro s'intende nel caso in cui l' abbandono della scorta e del convoglio fossero volontarii, ed il contratto resterebbe all' opposto nella sua piena validità se un colpo p. es.

di vento ed una causa elementare qualunque impedissero al capitano di profittare della cautela a cui si erano riferiti i contraenti, poichè un tale impedimento apparterebbe alla sfera di quegli accidenti di mare, che sono appunto il soggetto dell' assicurazione marittima.

La differenza per ultimo trà la specie degli effetti descritti nella polizza, e quelli caricati rende egualmente nulla l'assicurazione essendo impossibile dirimpetto all' unione dei consensi che un'assicurazione p. es. stipolata su di un carico di telerie si applichi ad un carico di lane e viceversa. Boulay-Paty fondato sulla distinzione fatta dalle leggi romane a riguardo della forma sostanziale che cambia la specie della cosa, e la forma puramente accidentale che non induce d' ordinario un tale cambiamento ha' nel suo corso insegnato che la differenza prodotta dalla sola forma accidentale non vizia l'assicurazione servendosi dell' esempio di un carico di grani assicurato in sacchi, e caricato invece alla rinfusa al bordo della nave; e questa dottrina può per quanto io credo ritenersi come vera a condizione però che la forma accidentale non alteri, e non aggravi sotto d' un qualche rapporto il risico garantito dall' assicuratore.

Un' altra nullità a cui è sottoposto per difetto di consenso il contratto di assicurazione si è quella che deriva dalle reticenze e dalle false dichiarazioni dell' assicurato, ed a questo riguardo procede l'altra parte dell' art. 378 nella quale è disposto che qualunque

reticenza o falsa dichiarazione tendente a diminuire l'idea del rischio annulla l'assicurazione.

In un contratto aleatorio in cui l'assicuratore a fronte di un tenue correspettivo prende sopra di sè tutti i casi fortuiti ed elementari dai quali può dipendere la perdita totale, o parziaria della cosa assicurata; mentre la diversa natura del bastimento, del viaggio e delle mercanzie può rendere più o meno grave il pericolo, la buona fede esigge che sieno dall'assicurato manifestate con ogni sincerità tutte le circostanze che accompagnano il rischio onde le parti sieno entrambe nello stato di quella perfetta eguaglianza che è richiesta dall'indole stessa del contratto; ed ecco in poche parole il fondamento della nullità derivante dalle dissimulazioni e dalle reticenze dirette dall'assicurato a procurarsi un consenso a cui l'assicuratore conoscendo la vera qualità del rischio o non si presterebbe assolutamente, o vorrebbe per lo meno che corrispondesse un premio di gran lunga maggiore. Questa nullità non era contemplata dall'antica ordinanza del 1681 ; ma Valin ed Emerigon la professavano, e seguitando i veri principii di diritto sul consenso necessario ad un contratto aleatorio aderivano alla giurisprudenza italiana in cui la dottrina di una tale nullità era tanto riconosciuta fino ad indurre Baldasseroni a credere forse troppo enfaticamente che l'assicurato dovesse perfino manifestare ciò che fosse anche interessante al puro genio, ed alla semplice avversione dell'assicurato.

I casi di questa nullità sono proposti dai Dottori e si trovano ben frequentemente discussi nei giudicati dei Tribunali.

Nello stato di guerra se il bastimento è armato in corso ed in mercanzia, sia esso il soggetto oppure il luogo del rischio, evvi sempre nullità di contratto se l' assicurato non manifesta la circostanza di un tale armamento poichè la nave in fatto di una diversa dichiarazione si presume sempre mercantile, e la sua attitudine al corso aggrava il rischio per l' avidità di quelle prede nelle quali si può facilmente incontrare un sinistro.

Nello stesso stato di guerra il contratto è egualmente nullo se trattandosi dell' assicurazione sopra facoltà si tace dall' assicurato che le mercanzie sono di proprietà di un suddito appartenente alle potenze belligeranti, perchè ciò accresce il rischio anche quando fossero caricate sopra un bastimento neutrale dirimpetto ai diritti, ed ai pretesti che si fanno qualche volta valere dai belligeranti malgrado l' egida dei trattati a carico dei popoli neutrali.

Per la stessa ragione dell' aumento del rischio è del pari nulla l'assicurazione delle mercanzie caricate sopra la coperta del bastimento se l' assicurato che hà acconsentito ad una tale caricazione non ne rende consapevole l' assicuratore, perchè le mercanzie collocate sulla coperta sono maggiormente esposte alle vicende atmosferiche non meno che ai pericoli del mare,

e perchè tali mercanzie formando il soggetto di un gettito operato per la salvezza comune non danno luogo ad alcun contributo di avaria generale diretto alla loro indennizzazione mentre esse contribuiscono per altro al gettito delle altre mercanzie caricate nella stiva della nave.

Un eguale vizio di nullità si verifica altresì nell'assicurazione delle mercanzie soggette per loro natura a deterioramento e diminuzione particolare come sono i grani, i sali, e le merci succettibili di colaggio se l' assicurato conoscendone la natura nell' epoca della sottoscrizione della polizza non le ha espressamente indicate all'assicuratore, perchè malgrado il principio che le deteriorazioni nascenti dal vizio intrinseco della cosa restano a carico dell' assicurato è per altro a riguardo di tali mercanzie molto maggiore il risico dell' assicuratore per l' influenza sulle stesse delle cause elementari di cui esso risponde, ed è questo infatti il motivo per cui l'articolo 385 del Codice dispone espressamente, che tali mercanzie debbano allorchè se ne conosce la natura essere dichiarate nella polizza liberando in mancanza di una tale dichiarazione l'assicuratore dai danni e dalle perdite che possano accadere alle medesime nell'esecuzione del viaggio assicurato.

Finalmente la stessa reticenza produttiva della nullità del contratto ha pur luogo a riguardo di tutte quelle circostanze le quali possano indurre il fondato

sospetto di un precedente sinistro occorso agli effetti assicurati. Se il bastimento p. es. è in un ritardo considerabile senza che se ne abbia più avuto alcuna notizia, se si sono avuti dei riscontri che le merci possano aver sofferto delle avarie nel corso di una precedente navigazione, se si conosce per mezzo di una corrispondenza qualunque che diversi bastimenti nei quali può verisimilmente essere compreso quello dell' assicurazione abbiano sinistrato o sieno divenuti preda del nemico, l' assicurato conoscendo nel proprio interesse queste diverse circostanze ignote d' altronde all'assicuratore deve candidamente manifestarle per usare di quella buona fede che è richiesta dalla natura del contratto, e s' egli le dissimula la sua assicurazione è considerata come nulla da tutti gli scrittori. A questo proposito possono anche vedersi le varie sentenze delle due corti di Aix e di Bruxelles riferite nell' anno 1822 dal giornale Mercantile marittimo di Marsiglia.

La nullità desunta dal tema della semplice reticenza deriva tanto di più da quello della falsa dichiarazione con cui siasi indotto l'assicuratore ad assumere il rischio ad esso proposto. I casi di questa falsa dichiarazione sono ben facili a concepirsi, io ne adduco l'esempio nell'indicazione fatta in tempo di guerra su di un conto neutrale, che essendo effettivamente ostile fosse soltanto coperto dalla simulazione delle polizze di carico, e delle altre carte di bordo, ed osservo con Boulay-Paty e diversi altri scrittori che la falsa dichia-

razione può annullare il contratto anche nelle cose che l'assicurato non sia tenuto di manifestare, come si verificherebbe a riguardo di una circostanza non influente sulla precisa determinazione del rischio, la quale fosse ad arte e contro la verità enunziata onde facilitare il consenso dell'assicuratore.

Del rimanente la nullità di cui abbiamo fin qui ragionato sia ch'essa dipenda dalla reticenza o falsa dichiarazione, sia che derivi dalla diversità del rischio ha sempre luogo anche quando la perdita ed il sinistro sieno totalmente estranei alle circostanze che ne formano il soggetto. Ciò è letteralmente disposto nell'ultimo alinea dell'art. 378 di sopra allegato, il quale ha tolta la disputa che si era poco ragionevolmente proposta sulla pretesa validità dell'assicurazione allorquando il sinistro non aveva alcun rapporto colle circostanze su delle quali verificavasi la diversità o l'alterazione del rischio contemplato dai contraenti. Questa soggiunta adottata nella ultima parte del predetto articolo era troppo consentanea ai principii della prestazione del consenso nei contratti sopratutto aleatorii.

Dopo tutto questo è ultimato l'esame dei quattro estremi indispensabili all'essenza dell'assicurazione, marittima, ed è ormai tempo di occuparsi della forma esterna del contratto, dei patti che possono inserirvisi, e delle clausole che negli usi del Commercio si appongono quasi sempre nel medesimo. È questo l'oggetto della seconda sezione del titolo divisa in due articoli naturalmente offerti dalla soggetta materia.

SEZIONE SECONDA — ARTICOLO PRIMO.

Della forma esterna del contratto di assicurazione marittima, e dei patti in generale adetti al medesimo.

In tutte le piazze commercianti il contratto di assicurazione si stipula quasi universalmente con una polizza in parte stampata, ed in parte manoscritta: nella parte stampata, che serve a così dire d'intestazione, s'indica in generale, che gli individui sottoscritti alla medesima assicurano per le somme da essi accennate gli effetti in appresso designati da ogni e qualunque rischio posto a loro carico dalla legge; e nella parte manoscritta si precisano coerentemente ad una tale intestazione le cose che si assicurano, la somma su di esse assicurata, il nome del bastimento e del capitano, il premio concertato fra le parti, ed in generale tutti i patti e le condizioni stabilite trà i contraenti. Questa polizza è negli usi della nostra Piazza preceduta da un *borderau* del mediatore che ha combinati i tocchi di ciascun assicuratore sottoscritto al medesimo, e questo *borderau*, che chiamasi la *polizzetta* dell'assicurazione e di cui lo stesso mediatore fa nota nei suoi libri, è quello che serve alla redazione della predetta polizza, la quale mentre si staccava una volta dalla camera di Commercio viene ora da pochi anni rilasciata dall'agente del R. Demanio.

Con questo metodo si adempie in sostanza a quella forma che è prescritta per la stipulazione del contratto dall'articolo 362 del nostro Codice, in cui è stabilito che l'assicurazione deve essere sotto pena di nullità redatta in iscritto per atto pubblico o privato, ch'essa ha da essere datata anche coll'indicazione diretta a precisare se fu sottoscritta avanti o dopo il mezzo-giorno, e che deve per ultimo contenere senza alcun intervallo in bianco tutte le enunziazioni necessarie all'essenza del contratto, e quelle altresì dipendenti dalle condizioni, e dai patti che possono essersi combinati fra le parti.

In Francia tanto nell'impero dell'ordinanza del 1681, quanto secondo il Codice del 1808, il contratto di assicurazione doveva, come si costuma quasi da pertutto, essere egualmente redatto per iscritto con un atto pubblico o con un chirografo privato a cui interveniva il notaro od il mediatore, ed in questa redazione erano altresì prescritte le già indicate enunziazioni; ma la legge si limitava semplicemente ad esiggerne la scrittura senz'aggiungervi quella sanzione di nullità che è letteralmente adottata dal nostro Codice, e ciò importa come ognun vede una differenza essenziale fra le due legislazioni mentre a termini dell'ordinanza, e del Codice Francese la scrittura poteva riguardarsi, e si riguardava infatti come semplicemente richiesta ad *probationem*, ed invece dietro l'articolo 362 del nostro Codice, la scrittura ordinata

a pena di nullità deve necessariamente riguardarsi come voluta dalla legge *ad substantiam et perfectionem contractus*.

Da questa differenza sono fra di noi escluse le teorie che più generalmente si professavano nella giurisprudenza francese sull' ammissibilità delle diverse prove, dirette a stabilire in giudizio la realtà di un' assicurazione marittima. Ritenuto che la scrittura non era richiesta per la perfezione e la validità del contratto, ma per la prova soltanto del medesimo, mentre si escludeva concordemente l' ammissibilità della prova testimoniale, si conoscevano per altro da molti scrittori come mezzi atti a giustificar l' assicurazione gl' interrogatorii sopra fatti ed articoli, il giuramento decisorio, la corrispondenza ed i libri dei negozianti, e dato un principio di prova per iscritto si ammetteva anche da alcuni la deposizione dei testimoni che ne fossero informati. Ora essendo nell' economia del nostro Codice nullo il contratto se non è stipulato in iscritto, nessuna prova estrinseca al medesimo può, come ognun vede, essere utilmente, ed effettivamente ammessa dal giudice sulla realtà, e la sussistenza dell' assicurazione marittima.

La sola quistione che potrebbe fra di noi eccitarsi a riguardo dell' art. 362 sarebbe quella di vedere se data la redazione del contratto in iscritto sia ammissibile una prova testimoniale diretta ad includere, oltre al contenuto dell' atto, un' estensione qualunque delle

condizioni e dei patti in esso enunziati, ma oltre che una tal prova non si ammette in tesi generale nei contratti anche mercantili, nei quali la scrittura è richiesta ad *simplicem probationem*, non riconoscendosi negli stessi il *plus volitum quam scriptum*, mi sembra d'altronde legalmente impossibile l'ammissione dell'anzidetta prova dirimpetto alla nullità pronunziata dall'articolo 362 del nostro Codice. In questo articolo è infatti stabilito che il contratto resta nullo se non è redatto in iscritto, e dopo questa disposizione è immediatamente soggiunto che la scrittura deve contenere tutte le enunziazioni e le condizioni richieste dalla di lei essenza, e dalla volontà dei contraenti: queste enunziazioni contengono la sostanza tanto naturale, quanto convenzionale del contratto; esse devono dunque considerarsi come nullamente intese fra le parti, se non sono redatte in quella scrittura, che è unicamente riconosciuta dalla legge; e se potrebbe ammettersi, come io ne convengo, una prova testimoniale tendente a precisare secondo l'uso della piazza il significato delle parole e delle espressioni usate dai contraenti; sarà per altro sempre inammissibile una prova, la quale tenda a modificare, ristringere od ampliare la sostanza del contratto per una pretesa intelligenza passata fra le parti. A questo riguardo sono troppo sensibili gl'inconvenienti che nascerebbero contro la volontà della legge da una prova diretta a rendere sempre oscillanti i termini di un contratto aleatorio, ed è per questo

che mi è sembrata irregolare l'ammissione della prova testimoniale autorizzata dalla nostra Corte di appello nella causa del Sig. Costo contro la Compagnia dell'Italia con cui si è dall'assicurato preteso in sostanza di provare che in un'assicurazione fatta non già per il Regno unito della Gran Bretagna, ma per il solo destino dell'Inghilterra fosse rimasto d' accordo che la Scozia e l' Irlanda dovessero intendersi comprese nell' estremo *ad quem* specialmente designato nella polizza.

Dietro il modo con cui si eseguisce nelle assicurazioni della nostra piazza il disposto dell' art. 362 diventa pure inutile la quistione elevatasi fra gli scrittori francesi in ordine alla necessità del duplicato della polizza. Partendo dalla natura di un contratto sinallagmatico varii scrittori anche a seguito di un arresto di Cassazione hanno opinato che l' assicurazione dovesse farsi in doppio originale da restarne una copia ad entrambi i contraenti, a meno che non fosse dall' assicurato corrisposto nel momento della polizza al di lui assicuratore il premio in contanti, od anche in un buono pagabile ad un termine qualunque, ciò che ridurebbe l' assicurazione ad una polizza semplicemente unilaterale: questa opinione è come ognun sa riprovata da Pardessus, da Delvincour, e da qualche altro scrittore sul riflesso che l' art. 1325 del Codice Civile Francese non fosse nell'interesse del commercio applicabile al contratto di assicurazione marittima; ma questa disputa non si è mai proposta nella nostra piazza, mentre

il mediatore, oltre la nota che ne inserisce nei proprii libri, ritiene la polizzetta dell'assicurazione da consegnarsi ove d'uopo agli assicuratori, e l'assicurato riceve la polizza rilasciata dall'autorità pubblica che ne fa anch'essa la corrispondente nota nei registri dell'amministrazione demaniale. In questo modo è senza dubbio raggiunto lo scopo, ed adempito alla formalità di quel duplicato, che tende negli atti privati a garantire la reciproca obbligazione dei due contraenti anche a termini dell'art. 1432 del nostro Codice Civile.

Nella forma esterna, di cui ragioniamo, l'art. 362 esige come già si è accennato che la polizza di assicurazione non contenga alcun intervallo in *bianco*, e che oltre alla data le sottoscrizioni appostevi dagli assicuratori enunziino se esse sono state fatte prima o dopo del mezzo giorno ma queste prescrizioni non interessano in regola generale la perfezione e la validità del contratto.

L'esistenza di un qualche bianco nella polizza non vizia a senso dei dottori l'assicurazione a meno che la lacuna indotta dal medesimo non riguardi qualcheduno degli estremi essenziali e necessarii alla di lei perfezione, come si verificherebbe per esempio allora-quando il vano cadesse sull'indicazione della cosa assicurata: nel resto la legge ha solamente voluto escludere la possibilità di una frode a cui si lasciasse trasportare col di lui riempimento l'uno o l'altro dei contraenti, ed esclusa la frode non ha il *bianco* in quistione ve-

runa influenza sull'efficacia del contratto quando esso non riguarda il caso già di sopra indicato anche sul riflesso che l'art. 362 non dichiara a tale proposito la nullità dell' assicurazione,

L'indicazione dell'epoca anteriore o posteriore al mezzo giorno da apporsi nelle sottoscrizioni dagli assicuratori è richiesta dalla legge tanto per il calcolo della presunta notizia di cui abbiamo già parlato, quanto per gli effetti dello storno dipendente dalla mancanza del rischio di cui parleremo nell'esame delle obbligazioni dell'assicuratore: la Corte di Cassazione aveva proposto sul codice del 1808 che dovesse anche precisarsi l'ora positiva della predetta sottoscrizione, ciò che non si volle adottare per non dar luogo ad un rigore poco conveniente alla correntezza delle transazioni commerciali; e tutto questo partendo dal fine della legge basta da per sè a farci comprendere che il difetto dell'anzidetta indicazione non può sotto di alcun rapporto compromettere la validità delle sottoscrizioni degli assicuratori, avvertendo per un di più che nel caso dell'anzidetta mancanza sottentrano per il calcolo della presunta notizia le regole già da noi riferite, e che sono d'altronde precisate dai dottori le massime relative allo storno anche quando non è indicata la precisa epoca della sottoscrizione del contratto siccome vedremo in appresso.

Finalmente nella forma sempre esterna della polizza l'art. 362 prescrive, come già si è detto, che sieno enunziate tutte le circostanze che appartengono al-

l'essenza del contratto, tanto per la precisa designazione del risico che si assume dall'assicuratore quanto per il correspettivo del premio a pagarsi dall'assicurato, e dopo queste enunziazioni ordina in ultimo luogo che vengano espresse nella polizza tutte le altre condizioni che sieno state convenute fra le parti. Nella sezione precedente sviluppando gli estremi relativi alla sostanza dell'assicurazione marittima abbiamo stabilite le massime che riflettono le prime enunziazioni volute dall'articolo 362; ed è perciò che rimane ora a parlare in generale dei patti e delle convenzioni che senza distrurre l'essenza del contratto possono modificarne gli effetti, riserbandoci nel successivo articolo della presente sezione di occuparcene in dettaglio anche dirimpetto all'uso di quelle clausole che si sono generalmente adottate in tutte le piazze marittime.

Nell'esame generale dei patti adietti ad un contratto di assicurazione le regole che ne determinano gli effetti si riferiscono nello stesso tempo alla sede, alla validità, ed all'interpretazione dei medesimi.

La polizza di assicurazione ha, come si è detto, una parte stampata ed una parte manoscritta. Ora è una massima incontrastabile che i patti inseriti nel manoscritto derogano sempre allo stampato della polizza.

Le sottoscrizioni apposte dai diversi assicuratori al manoscritto modificano qualche volta in particolare le condizioni del risico, ed è egualmente un principio che i patti contenuti nelle rispettive sottoscrizioni de-

rogano al contenuto dello stesso manoscritto di sopra indicato.

Dopo la sottoscrizione di un assicuratore succedono d'ordinario i tocchi di altri assicuratori, ed è pure una regola che i patti e le condizioni apposte nella sottoscrizione del precedente assicuratore s'intendono. meno una dichiarazione in contrario, egualmente ripetute nelle successive sottoscrizioni degli altri assicuratori.

Nella propria sottoscrizione ciascun assicuratore finchè ha la *plume a la main*, e non ha ancora rimessa al mediatore la polizza, può variare i termini e le condizioni del proprio consenso, ed anzi secondo la più comune giurisprudenza può anche cancellare la propria sottoscrizione ammettendosi nel nostro contratto la dottrina che si è a tale riguardo accennata nell'accettazione delle lettere di cambio.

Ritenuta la loro sede, i patti da stipolarsi in un'assicurazione marittima non possono in primo luogo essere contrarii alle leggi della morale e dell'ordine pubblico, siccome sarebbe quello in cui si rimettesse all'assicurato il di lui dolo personale, e mentre essi possono modificare gli effetti naturali del contratto non possono in secondo luogo distrurne l'essenza, siccome si verificherebbe nel patto col quale si stabilisse che l'assicuratore non dovrà mai in qualunque caso percepire alcun premio.

Dietro la diversa loro natura i patti di sopra ac-

cennati operano diversamente sulla validità dell'assicurazione secondo ch'essi sono contrarii alle leggi dell'ordine pubblico, o sono invece distruttivi dell'essenza del contratto. Nei primi l'assicurazione sussiste, ed è nullo semplicemente il patto con cui si fosse stipulata la remissione della colpa personale dell'assicurato. = *Nulla pactione L. 27, Cod. de Pactis, effici potest ne dolus prestetur*: = nei secondi all'opposto mancando l'essenza del contratto l'assicurazione è nulla, ed essa può tutto al più risolversi in un diverso contratto i di cui effetti devono secondo le circostanze stabilirsi dal giudice. Avvertasi che noi parliamo di patti meramente adietti e non già della sostanza del contratto, poichè se l'assicurazione fosse ubicata sopra cose di lor natura non assicurabili, se essa non fosse che una pura e semplice scommessa da cui non può nascere fra di noi un azione qualunque, e se avesse per ultimo a soggetto un contrabbando vietato dalle leggi a cui i contraenti fossero sudditi, in tutti questi casi il contratto sarebbe assolutamente ed intieramente nullo attesa l'espressa proibizione della legge: *Ea, quae lege fieri proibentur*, *L. 5, Cod. de Leg. si facta fuerint non solum inutilia, sed pro infectis habentur.*

Quanto all'interpetrazione a cui possono essere sottoposti i patti stipulati in un'assicurazione marittima la stessa natura del contratto che è ad un tempo di stretto diritto e di buona fede ne segna essa medesima le regole.

Se i patti sono chiaramente espressi a tal che non presentino un dubbio ragionevole sulla vera volontà delle parti essi non offrono nel nostro contratto come in ogni altro il tema di una interpetrazione qualunque, ed a loro riguardo Emerigon c' insegna giustamente che le clausole generali operano universalmente abbracciando tutti i casi compresi nella loro generalità, mentre le clausole speciali non possono all'apposto estendersi da caso a caso, poichè l'assicurazione è un contratto di stretto diritto. Se invece i patti sono in qualche modo oscuri ed ambigui, sono allora soggetti alle regole dell'interpetrazione diretta a stabilire la presunta volontà dei contraenti, perchè l'assicurazione è anche un contratto di buona fede, e fra le regole indicate dalle leggi civili devono sempre primeggiare nel commercio anche per il significato delle parole gli usi e le consuetudini della piazza in cui fu stipulato il contratto.

Del rimanente, mentre i patti non possono distrurre l'essenza della vera e propria assicurazione, possono per altro modificarne gli effetti dirimpetto alla minore o maggiore estensione delle reciproche obbligazioni dei contraenti; ed ecco ciò che dobbiamo vedere nell'esame delle varie clausole particolari che quasi sempre si trovano più o meno inserite nelle polizze delle assicurazioni marittime.

SEZIONE TERZA — ARTICOLO SECONDO.

Delle clausole speciali solite ad apporsi nella polizza di assicurazione.

Nella pratica del commercio volendosi sotto di un qualche rapporto ampliare o ristringere la sfera dei risici e la sostanza delle obbligazioni dell'assicurato o dell'assicuratore è invalso l'uso di alcune clausole tecniche, delle quali è indispensabile di conoscere l'importo, per conoscere nello stesso tempo l'influenza ch'esse esercitano sui veri principii dell'assicurazione marittima.

Queste clausole, alcune delle quali hanno a così dire l'aria di un mistero per chi non conosce la soggetta materia, abbracciano generalmente parlando l'insieme del contratto tanto per gli estremi che ne costituiscono l'essenza, quanto per gli effetti che derivano dalla natura del medesimo; ed è perciò che queste stesse clausole riguardano alternativamente la cosa che si assicura, la designazione del rischio a cui essa si sottopone, il numero e l'estensione più o meno dei pericoli che ne assume l'assicuratore, ed il premio finalmente che si deve a titolo di correspettivo dalla persona dell'assicurato.

Le clausole riguardanti la cosa assicurata si riferiscono al valore ed alla proprietà della medesima, e

sono queste la clausola in primo luogo della *valutazione convenzionale*, e tutte quelle in secondo luogo che ne accennano il *per conto.*

Le altre clausole relative alla designazione del rischio riflettono d'ordinario tanto la di lui esistenza, quanto le indicazioni del bastimento, del capitano e del viaggio che ne stabiliscono i termini; ed a questa categoria appartengono le clausole a *buona* e *cattiva notizia*, in *una* o *più navi*, ed *in quovis*, come pure le tre altre o *più veri nomi* o *chi per esso*, ed anche *colla facoltà di fare scali.*

Finalmente le clausole concernenti l'estensione più o meno dei risici, ed il correspettivo della loro assunzione sono quelle colle quali si dichiara compresa a carico dell'assicuratore *la baratteria del capitano e dell'equipaggio*, si pattuisce in di lui favore *la franchiggia* in tutto o in parte dell'avaria, e si conviene per ultimo che nella sopravvenienza della guerra o della pace verrà accresciuto o diminuito il premio da pagarsi dall'assicurato.

Nell'esame di tutte queste clausole cominciando dal valore degli effetti assicurati, la clausola ad esso relativa è per lo più concepita colle parole — *Così estimati d'accordo valendo e non valendo*, e queste espresioni includono come ognun vede una convenzione la quale serve in sostanza a stabilire che il valore della cosa su di cui cade l'assicurazione adequa o supera secondo il precetto della legge l'ammontare della somma assicurata.

Questa valutazione convenzionale, che i dottori chiamano *esplicita*, non è al certo dell'essenza del contratto, mentre anche nella di lei mancanza la legge riconosce per valida l'assicurazione purchè la somma assicurata corrisponda al valore della cosa che si assicura, ed una volta che è stipulata, essa libera l'assicurato dall'onere della prova del così detto rischio *in ispecie*. Parlando delle obbligazioni dell'assicuratore avremo occasione di vedere che per convenirlo al pagamento del sinistro od all'emenda del danno minore è sempre necessario di provare anche il risico in ispecie dipendente dal valore degli effetti assicurati: ora questa prova non è più richiesta dalla legge allora-quando i contraenti hanno consentito su quella stima che è inclusa nella valutazione convenzionale fra essi stipulata, è tutto questo oltre ai principii generali si raccoglie eziandio dalla disposizione dell'articolo 369 del nostro Codice.

Questa stessa valutazione su di cui consente l'assicuratore non può in regola generale impugnarsi dall'assicurato che ne fa la proposta onde pretendere ad uno storno per difetto del corrispondente alimento del risico, ed è nel solo caso di un errore involontario e di buona fede che egli potrebbe tutto al più rinvenire contro il proprio fatto in ragione di quell'equità che presiede a tutte le contrattazioni mercantili; ma questo principio non procede secondo la disposizione dell'articolo 366 e la giurisprudenza universale a riguardo

dell' assicuratore il quale può nel caso di un eccesso di qualche rilievo impugnare la valutazione stabilita nella polizza.

Nel caso di questo eccesso, che deve sempre provarsi dall' assicuratore si è in primo luogo dubitato fra i dottori se all' oggetto del diritto tendente ad impugnare l' anzidetta valutazione sia necessario il dolo personale dell' assicuratore, o se pure basti il dolo *reipsa* risultante dalla materialità dell' eccesso, e si è poi dimandato in secondo luogo a quale ragguaglio debba misurarsi l' eccesso medesimo per dar luogo al diritto di sopra indicato.

Quanto al primo dubbio qualche scrittore francese si è mostrato propenso ad esigere la prova della frode e del dolo personale dell'assicurato. Delvincourt invece, Boulay-Paty e diversi altri opinano che l' assicuratore abbia il diritto di contestare la valutazione convenuta nella polizza anche quando si verifichi il solo *dolo reipsa* dipendente dalla semplice alterazione del vero valore della cosa assicurata, e questa opinione consentanea ai principii dell'antica giurisprudenza deve a mio giudizio ritenersi nell'economia del nostro codice, perchè la frode di cui parla l'art. 366 può essere secondo la legge tanto reale che personale, perchè nel contesto del predetto art. oltre il dato della frode si accennano delle circostanze inclusive del caso di un errore, e perchè finalmente ammettendosi un sistema contrario si verrebbe, attesa la difficoltà della prova di un dolo personale, ad auto-

rizzare l'assicurato a procurarsi un lucro il quale ripugna all'essenza della vera e propria assicurazione marittima.

Il dubbio eccitato dai dottori può essere di qualche peso alloraquando la valutazione convenzionale è accompagnata da un patto in forza di cui l'assicuratore rinunzia al diritto d'impugnarla. Anche in questo caso Pothier opina che un tale diritto debba sempre ammettersi nel tema eziandio di un'alterazione non fraudolenta, perchè il patto induce l'assicurato al dolo che non si può nè espressamente nè tacitamente rimettere: Emerigon è per altro d'avviso affatto contrario, e prescindendo dalla frode e dal dolo l'avviso di Emerigon è senza dubbio preferibile, perchè la convenzione deve avere il suo effetto, e l'assicuratore si presume d'altronde informato del valore definitivamente stabilito nella polizza.

Quanto al ragguaglio dell'eccesso non dovendosi tener conto delle differenze di poco rilievo, la pratica desunta dalla Guida del mare seguitata dal signor Valin lo fissa ad un quarto almeno al dissopra del vero valore della cosa assicurata; ma a questo proposito trattandosi di rinvenire sulla valutazione convenzionale deve avvertirsi che l'assicuratore può nel calcolo della predetta valutazione partire tanto dal prezzo corrente delle mercanzie quanto dal prezzo del loro costo, come può egualmente comprendervi i premii e gli sconti delle assicurazioni e tutte le spese dei dazii,

facchinaggi, proviggioni ed altre tutte relative alla loro caricazione. Queste spese aumentano come ognun sa il valore delle mercanzie tanto nel luogo dell'imbarco quanto in quello dello scaricamento; i premii e sconti possono includersi nella valutazione implicita perchè possono come già abbiamo veduto assicurarsi anche esplicitamente, ed il prezzo finalmente del costo è il valore per cui stanno all'assicurato le mercanzie, ch'egli ha perciò il diritto di far assicurare anche in caso di ribasso per quello che le costano. Tale è la dottrina dell'Emerigon, il quale c'insegna che *dans l'evaluation conventionelle l'assuré peut partir tant du prix coutant, que du prix valant des ses marchandises* (chap. 9. sect. 1.)

Alla clausola concernente il valore della cosa assicurata succedono quelle relative alla proprietà ed al per conto dell'assicurazione, e queste sono generalmente parlando le clausole per conto di *chichesia, di chi spetta, di chi appartiene*, le quali si usano per lo più dai commissionarii incaricati di far assicurare gli effetti dei loro corrispondenti celando in tal modo il per conto della spedizione a motivo di quel segreto che è le molte volte l'anima delle speculazioni mercantili.

Nell'essenza del contratto è indispensabile, che il per conto dell'assicurazione corrisponda al per conto del caricamento, poichè in caso diverso si farebbero assicurare le cose di un altro senza mandato realiz-

zando una semplice scommessa proibita dalla legge, ma dietro il segreto vantaggioso al traffico commerciale non è necessario che la relazione dei due perconti della polizza di carico e della scritta di assicurazione si verifichi in forma specifica bastando invece ch'essa sia reale ed implicita; ora è appunto sotto di questo rapporto che sottentra l'uso delle clausole di sopra indicate in virtù delle quali il negoziante per di cui conto sono caricate le merci ha il diritto di profittare della loro assicurazione mediante la produzione della polizza di carico e la prova del mandato che può essere anche supplito da una ratifica fatta in tempo utile, prima cioè di un qualunque siasi sinistro,

Ritenuto il principio che le clausole per conto di chi spetta e di chichesia si applicano dietro la prova del mandato al vero proprietario degli effetti assicurati, i dottori hanno proposto il dubbio se nell'anzidetta applicazione vi sia o nò compresa la persona che stipula l'assicurazione, ed hanno concordemente adottata l'affermativa, attesa la massima: *in generali sermone comprehenditur etiam persona loquentis.*

Nello stesso modo supposto il caso che l'assicurazione sia fatta per conto *di Tizio e di chi spetta* i dottori hanno egualmente dubitato se sia sempre necessario che Tizio abbia un qualche interesse nel caricamento, ed hanno pure di comune accordo risposto negativamente, poichè la clausola deve riguardarsi, come disgiuntiva, e profittare perciò indistintamente a quello individuo che ha la proprietà della cosa assicurata.

Finalmente i dottori hanno proposta la quistione se la clausola per conto di chi spetta e di chichessia comprenda in tempo di guerra anche il per conto di un suddito appartenente alle potenze belligeranti, e ciò a motivo del maggior rischio a cui è regolarmente sottoposto l'assicuratore, ma a fronte dell'avviso contrario di alcuni scrittori l'opinione più generalmente ammessa si è quella che professa l'affermativa. La clausola per conto di chichesia e di chi appartiene è una clausola generale nella di cui generalità viene indistintamente indicato qualunque siasi proprietario della cosa assicurata senza restrizione di sudditanza; dietro questo dato dipendente dai principii già da noi accennati non si verifica per parte dell'assicurato il caso di una reticenza o di una falsa dichiarazione qualunque, la quale alteri l'opinione del rischio mentre l'assicuratore vede facilmente che il per conto del risico da lui coperto può essere la proprietà di un suddito in guerra, ed i dottori avvertono ben opportunamente a questo proposito che nella proposta di una tal clausola spetta all'assicuratore di ristringerne la generalità escludendo espressamente il conto belligerante ed esigendo il solo conto neutrale. Così dietro l'autorità di Emerigon e di varii altri scrittori ha pure deciso il nostro Senato nella causa del signor Haslaver contro i di lui assicuratori.

In tempo di guerra nelle clausole di sopra riferite manifestando il conto ostile si stipula qualche volta

la simulazione di un conto neutrale coll'altra clausola — con polizze simulate — ed in questo caso perchè si verifichi l'obbligo dall'assicuratore, deve l'assicurato essere sollecito a che dalla polizza di carico, dal contratto di noleggio, dalle spedizioni e dalle carte di bordo non si possa in alcun modo scoprire la simulazione, poichè altrimenti il sinistro sarebbe come ognun vede imputabile alla propria colpa od a quella dei di lui commessi. Avvertasi per altro a questo riguardo che procederebbe una massima ben diversa, allorquando la simulazione fosse scoperta dalle deposizioni del capitano e dei marinari esaminati secondo il solito ad istanza del predatore, poichè essi non possono mentire a fronte tanto più della santità del giuramento che viene loro defferito, e poichè la preda offre in tal caso la verificazione di uno di quelli accidenti fatali che stanno sempre a carico dell'assicuratore.

Dopo le clausole riguardanti la cosa assicurata s'incontrano molte volte nella scritta di assicurazione quelle che interessano l'esistenza e la designazione del rischio.

Parlando della di lui esistenza evvi la clausola *a buona e cattiva notizia*. Nel secondo articolo della prima sezione abbiamo veduto che l'ignoranza dei contraenti rende valida l'assicurazione fatta dopo il sinistro ed il salvo arrivo, ma che la legge volendo ovviare ad ogni frode possibile stabilisce essa medesima un calcolo fondato sulle distanze in forza di cui

si fa luogo qualche volta a quella scienza presunta che importa la nullità dell'assicurazione: ora la clausola a buona e cattiva notizia è una rinunzia al calcolo della legge, ed a seguito della stessa l'assicurazione rimane valida anche quando nell'epoca del contratto siavi la presunzione della scienza del salvo arrivo, e del sinistro. Io non mi trattengo di più sull'efficacia di questa clausola perch'essa è troppo collegata a quelle riforme che ho già accennate a riguardo dell'anzidetta presunzione dietro la celerità anche elettrica delle attuali comunicazioni, ed avverto solamente che mentre non sarebbe valida la rinunzia alla scienza positiva perchè tendente ad autorizzare il dolo e la frode dell'uno o dell'altro dei contraenti, si è però sempre riconosciuta come valida ed efficace la rinunzia alla sola scienza presunta trattandosi di rinunziare alla semplice presunzione della legge.

Nella designazione del rischio si usano anche qualche volta le clausole *in quovis* od *in una o più navi*, e quasi sempre si inseriscono nella polizza le clausole *con facoltà di fare scali*, *di chi per esso o più veri nomi* le quali riguardano le indicazioni del bastimento, del viaggio e del capitano dirette a precisare i veri termini del rischio proposto dall'assicurato ed assunto dall'assicuratore.

La clausola *in quovis* autorizzata dalla pratica marittima ed ammessa formalmente dall'art. 367 del nostro Codice allorchè si tratta di caricamenti fatti

negli scali del Levante, sulle coste di Affrica, e nelle altre parti del mondo per l'Europa si usa in ragione della mancanza di quelle informazioni che attese le distanze lasciano l'assicurato nell'incertezza della nave a cui possano essere consegnate le di lui mercanzie, essa dispensa perciò lo stesso assicurato dalla precisa indicazione del bastimento e del capitano, ed ammette per conseguenza la caricazione sopra qualunque nave compresavi secondo i Dottori anche quella coperta in tempo di guerra da una bandiera belligerante a motivo della generalità della clausola, e della niuna restrizione appostavi dai contraenti.

Nell'uso di questa clausola, la quale ritenuti i termini dell'art. 367 esclude anche la necessità di una precisa indicazione della specifica natura del caricamento, è per altro necessario all'oggetto di evitare ogni frode che apparisca evidentemente dalla polizza di carico la persona del caricatore e quella egualmente del ricevitore delle mercanzie; e malgrado la di lei espressa stipulazione la clausola di cui parliamo non deroga come è ben naturale alla vetustà ed al vizio intrinseco per cui il bastimento fosse incapace dalla navigazione contemplata dal contratto; e non autorizza d'altronde l'assicurato a dividere la caricazione delle mercanzie sopra più bastimenti mentre uno solamente deve essere il bastimento portatore degli effetti assicurati.

Quando si vuole la facoltà di dividere il rischio si

stipula in tal caso la clausola in *una* o *più navi* in *uno* o *più bastimenti*, la quale essendo disgiuntiva abilita l'assicurato a caricare il tutto delle mercanzie indicate nella polizza sopra di una sola nave, o di ripartirne il caricamento in diverse navi, e quando si verifica la divisione ed il riparto le mercanzie formano ciononostante una massa individua dirimpetto agli assicuratori che hanno stipulata la detta clausola, a tal che lo scoperto se ve n' ha dell' assicurato si regola in proporzione sulla massa intiera del caricamento diviso in più navi, ed il sinistro occorso all' una o all' altra delle medesime va in contributo a carico indistintamente di tutti gli assicuratori.

Questa massima insegnata da Emerigon e suggerita dallo stesso buon senso procede anche nel caso in cui invece della clausola disgiuntiva di sopra accennata fosse positivamente patuito che il caricamento sarà fatto in più bastimenti, ed a questo ultimo riguardo deve solamente avvertirsi anche sulla scorta dell' articolo 391 del nostro Codice, che se fosse nel patto stabilito il numero dei bastimenti e la quantità delle mercanzie da caricarsi ripartitamente sui medesimi, l' eccedente della caricazione fatta sopra qualcheduno degli stessi resterebbe intieramente a carico dell' assicurato senza che ne fossero in alcun modo risponsabili gli assicuratori anche nel caso del sinistro dei bastimenti su dei quali si fosse verificata una minore caricazione. Ciò dipende dalla natura del contratto di

assicurazione il quale è come già abbiamo veduto di stretto diritto, ed i dottori convenendo su di questo principio hanno soltanto osservato, che la divisione convenzionale del caricamento non impedisce per altro l' impiego di una sola barca di aleggio destinata a portare al bordo dei diversi bastimenti le mercanzie assicurate per distribuirle sui medesimi a norma del patto scritto nella polizza. Tale è la dottrina di Valin, di Emerigon, di Baldasseroni e di varii altri scrittori.

Oltre alle clausole relative al bastimento considerato come luogo del rischio si stipula quasi sempre nelle polizze di assicurazione l'altra clausola con facoltà di *fare scali*, la quale riguarda l'effettuazione del viaggio a cui si rapporta il rischio medesimo.

Gli scali sono gli appulsi che si fanno dalla nave nei luoghi intermedii compresi entro la linea del viaggio assicurato ai quali non è in regola generale permesso di approdare se non che nel caso di necessità siccome si è veduto nel titolo del capitano. La clausola di cui parliamo deroga alla massima che esclude l' ingresso o la stazione della nave in uno scalo intermedio autorizzando il capitano a degli appulsi anche volontarii malgrado il ritardo frapposto all' esecuzione del viaggio, e questa clausola è tanto di stile che a sentimento di Valin, e di Casaregis deve quando anche sia ommessa sottintendersi come stipulata fra le parti, ciò che si contesta per

altro con tutto fondamento da Emerigon, il quale ne esige giustamente l'espressa stipulazione.

Quando essa è stipulata due sono principalmente gli effetti che ne derivano a carico dell'assicuratore.

In primo luogo ritenuti i suoi veri termini essa fa cessare tutte le quistioni che potrebbero nella di lei mancanza eccitarsi a riguardo di qualunque siasi trattenimento della nave in uno scalo intermedio per quei sinistri che occorressero nella prosecuzione del viaggio attribuiti secondo i principii già da noi accennati alla colpa del capitano. La facoltà accordata a quest' ultimo esclude come ognun vede ogni idea di colpa a di lui carico capace di compromettere l'interesse dell'assicurato, e verificandosi un sinistro anche dopo la stazione della nave in un porto intermedio l' assicuratore che ha consentito ad una tale facoltà rimane ciò nondimeno sempre obbligato al pagamento, ed all'emenda del medesimo a meno che non si tratti di una stazione che per l' eccesso della sua durata, o per qualche altra circostanza non possa dirsi veramente colpevole.

In secondo luogo la facoltà di fare scali contiene la facoltà di poter anche caricare e scaricare nei luoghi intermedii del viaggio le mercanzie assicurate completando anche colla caricazione il rischio dell'assicuratore, e lasciandolo sussistere nella sua totalità collo scaricamento di quello scoperto che potesse avervi l' assicurato. Questo scaricamento ristretto alla quantità

dello scoperto non profitta in verun modo all'assicuratore per cui si lascia sussistere il rischio corrispondente alla somma assicurata, e ciò a differenza dell'altro scaricamento eseguito nel luogo del destino a di cui riguardo entra sempre nel caso di uno scoperto il proporzionale contributo della cessassione del rischio a vantaggio dell'assicuratore e dell' assicurato. Lo stesso procede come già abbiamo avvertito fra il cambiante ed il cambiatario nell' altro contratto del cambio marittimo.

I due effetti dipendenti dalla clausola di cui ragioniamo devono per altro conciliarsi coi veri termini, e colla retta interpetrazione del patto stipulato fra i due contraenti.

La facoltà di fare scali, non permette in primo luogo la mutazione del viaggio assicurato, ne un vero e positivo dirottamento dalla linea del medesimo. Disputano i dottori egli è vero, se nella permissione degli scali vi sieno soltanto quelli immediatamente posti sulla rotta del viaggio, o se vi si comprendano eziandio quelli più rimoti i quali non includano per altro una effettiva deviazione dalla rotta di sopra indicata, e mentre Stracca, Casaregis, e varii altri scrittori opinano per quanto mi sembra assai giustamente, che l'anzidetta facoltà non si estenda *ad loca ab itinere summopere dissita*, Emerigon scrivendo sugli usi di Francia, è di un sentimento opposto come può vedersi nella sez. 6, capit. 13,

cap. 3 del suo trattato sulle assicurazioni marittime. Io avverto che questa disputa è ora mai quasi sempre esclusa dalla clausola che attualmente si stipula a riguardo della facoltà di fare scali, aggiungendovi anche quella dirottare *permis de faire echelle et derouter*, ciò che autorizza in regola generale qualunque siasi dirottamento, il quale non importi per altro l'abbandono e la mutazione del viaggio stabilito nella polizza.

La clausola importante il permesso di fare scali si riferisce in secondo luogo all'ordine naturale e progressivo del viaggio, e non si estende perciò alla facoltà di retrogradare ed andare *avanti ed indietro* nell'esecuzione del viaggio medesimo. Se il capitano a cui sono permessi gli scali retrogradasse e succedesse un sinistro gli assicuratori sarebbero liberati, ma a questo proposito si è anche inventata l'altra clausola con facoltà *di retrogradare*, la quale da il diritto di andare avanti ed indietro nell'effettuazione del viaggio assicurato, e nella mancanza di quest'aggiunta al permesso di fare scali la retrogradazione sarebbe soltanto esente da ogni colpa alloraquando essendo certa l'intenzione di un'appulso in uno scalo intermedio si fosse questo oltrepassato per l'effetto di una forza elementare giacchè in tal caso i dottori più comunemente opinano, che sia lecito al capitano di ritornare indietro senza ch'egli compromettа perciò la posizione dell'assicurato.

La facoltà per ultimo di approdare negli scali più

o meno compresi nella linea del viaggio non si estende mai secondo le massime di una retta interpretazione a quegli scali che presentassero la certezza o la probabilità di un sinistro come sarebbero gli scali che esigessero di rimontare un fiume, i luoghi pestiferati, ed i porti che fossero per una dichiarazione di guerra divenuti nemici.

A proposito della facoltà permissiva degli scali, a cui sieno anche unite le clausole del dirottamento e della retrogradazione, due sono i dubbii che possono eccitarsi sulle di lei conseguenze, il primo diretto a vedere se la nave possa in tal caso prendere le sue spedizioni, e partire dall'estremo *a quo* non già per l'estremo *ad quem* disignato nella polizza, ma per un punto, ed un scalo intermedio compreso nella rotta del viaggio assicurato; e l'altro invece tendente a stabilire se nell'esecuzione del viaggio complessivo di andata e ritorno possa verificarsi sotto l'egida dell'assicurazione un viaggio intermedio non eccedente la rotta di quello contemplato dal contratto.

Nella risoluzione del primo dubbio non mi è ignoto l'avviso di Lemonier e Dageville i quali credono che la nave possa partire dall'estremo *a quo* con delle spedizioni dirette ad un porto qualunque compreso nella rotta del viaggio fissato dai due estremi *a quo et ad quem* stabiliti frà le parti, ma la loro opinione seguitata anche da qualche tribunale non mi lascia abbastanza tranquillo sulla vera giurisprudenza da

addottarsi nel caso di sopra accennato, poichè ritenuto il principio che il viaggio compreso nei due estremi indicati dalla volontà delle parti non può mai essere immutato subentra la dottrina insegnata da Pothier, da Emerigon da Casaregis e da molti altri dottori in forza di cui tutte le anzidette clausole devono necessariamente ritenersi come soltanto famulative al viaggio assicurato in maniera tale che abbandonata nel suo principio l'intenzione del di lui vero eseguimento rimane per una legittima conseguenza risoluto il contratto. Parlando del luogo dei risici io ho detto ch'esso esclude senza dubbio la facoltà della imutazione degli estremi del viaggio, a meno che l'assicurato non ne abbia il diritto in virtù di un'apposita convenzione; Lemonier e Dageville trovano in sostanza una tal convenzione nell'ampiezza delle clausole permissive degli scali, del dirottamento, e della retrogradazione, ma se queste clausole sono semplicemente intuitive al viaggio assicurato esse non possono variarlo nel suo cominciamento con una direzione diversa dagli estremi designati dalle parti mentre anche a termini dello stesso articolo 378 di sopra allegato qualunque differenza fra il viaggio legale ed il viaggio materiale annulla l'assicurazione. Notisi che poco vale a mio giudizio il riflesso fondato dalli predetti scrittori sulla migliore condizione dell'assicuratore dipendente dalla direzione ad un scalo più vicino perchè se è lecito di abbreviare nel fatto dell'esecuzione il viaggio assi-

curato non è per egual modo permesso in un contratto di stretto diritto, di variarne i termini neppure sotto il pretesto del maggior vantaggio dell'uno o dell'altro dei contraenti come si verifica per esempio a riguardo del cambiamento della nave assicurata in una nave migliore, ed a proposito della surroga di una specie di mercanzie meno esposte ai danni del mare sostituite a quelle indicate dalla polizza.

Nell'altro dubbio in cui trattasi in sostanza di conoscere se le clausole di fare scali, e retrogradare permettano nell'assicurazione a viaggio legato l'incastro a così spiegarmi di un viaggio intermedio fra l'andata ed il ritorno, partendo sempre dalla massima che tutte le predette clausole sono di lor natura semplicemente famulative al viaggio assicurato io credo che nella vera applicazione dei principii della soggetta materia debbano esse unicamente riferirsi alla sola facoltà di andare avanti ed indietro nell'esecuzione dei due viaggi materiali contemplati dalle parti avuto però sempre riguardo tanto nell'andata che nel ritorno all'ordine ed alla direzione dei due estremi dell'uno e dell'altro viaggio, e mi sembra per conseguenza che che non debba essere a rischio dell'assicuratore quel viaggio in cui la nave pervenuta all'estremo *ad quem* dell'andata si noleggiasse per uno scalo intermedio coll'intenzione di ritornare poi in quello stesso porto in cui deve cominciare l'estremo *a quo* dell'altro viaggio di ritorno. Qui può tutto al più entrare la

distinzione adottata dalla Corte di Bordeaux fra l'assicurazione del bastimento e quella delle mercanzie di cui abbiamo parlato a proposito del luogo dei risici, ma trattandosi dell' assicurazione del bastimento il viaggio intermedio può nei termini da me accennati riguardarsi come estraneo ai risici assunti dall' assicuratore nel viaggio complessivo stabilito frà i contraenti: Le circostanze sono quelle che devono nella delicatezza della quistione essere esattamente ponderate dal giudice per vedere se la navigazione intermedia possa riferirsi al viaggio assicurato. e fatta astrazione dai viaggi chiamati dai Francesi *in Caravana* nei quali non si farebbe luogo alla disputa, io posso dire di avere trovato in varie polizze il patto in forza di cui l'assicuratore s'incarica espressamente anche dei risici del viaggio intermedio.

Le ultime clausole relative alla designazione del rischio sono le clausole *o più veri nomi*, *e di chi per esso*, le quali si soggiungono immediatamente dopo l' indicazione del bastimento e del capitano; entrambe escludono in regola generale tutte le quistioni sul semplice errore del nome; ma la seconda ha una maggiore estensione poichè l' assicuratore acconsente in forza della medesima a che il Capitano preposto al comando della nave possa essere, anche prescindendo dal caso di necessità, una persona diversa da quella indicata nella polizza di assicurazione, e partendo da un tale consenso la clausola *o chi per esso* autorizza il

cambiamento anche volontario del capitano tanto prima che dopo la partenza della nave a condizione per altro che un tale cambiamento non alteri e non aggravi il rischio assunto dall' assicuratore come succederebbe quando cambiandosi di persona si cambiasse nello stesso tempo di nazionalità, o quando si sostituisse al capitano indicato dalla polizza un individuo notoriamente inesperto e di cattiva condutta.

Analizzate le clausole relative alla proprietà, ed al valore della cosa assicurata non meno che quelle concernenti la designazione del rischio, ci resta ora a parlare delle clausole dirette all'estensione più o meno dei risici che si assumono dall' assicuratore, ed all'aumento o diminuzione del premio dovuto dall'assicurato nel caso della minorazione, od aumento degli stessi risici attesa la sopravenienza della guerra o della pace verificatasi dopo la stipulazione del contratto.

Nell' ordine delle clausole concernenti l' estensione dei risici, la prima si è quella = *Compresavi la baratteria del capitano e dell'equipaggio*, in forza della quale l' assicuratore si assume anche la garanzia di qualunque sinistro minore o maggiore dipendente dalla colpa e dal dolo del capitano e dei marinari impiegati al bordo della nave nell' esecuzione del viaggio contemplato dalle parti.

Secondo la giurisprudenza italiana la baratteria di cui non rispondevano gli assicuratori era soltanto la vera e propria baratteria consistente nel dolo, e nella

frode del capitano, e dell' equipaggio i quali commettendo un positivo delitto disponevano p. es. in lor favore degli effetti assicurati: nella giurisprudenza francese la baratteria comprendeva invece a discarico degli assicuratori tanto il dolo e le prevaricazioni, quanto le semplici colpe del capitano e dei marinari commesse anche a riguardo dell' esercitazione della nave, e questa giurisprudenza è quella che si è adottata dalle attuali legislazioni, e che è pure letteralmente stabilita nell' art. 383 del nostro Codice di Commercio.

Negli effetti della clausola con cui l'assicuratore si assume il rischio della baratteria del capitano, e dell' equipaggio l' assicuratore rinunzia in sostanza a quella eccezione in forza di cui egli sarebbe liberato dalle perdite che potessero occorrere alla cosa assicurata tanto per la prevaricazione quanto per la colpa dei commessi dell' assicurato, e questa rinunzia non importando la remissione del dolo e della colpa personale dello stesso assicurato, e non essendo in verun modo contraria ai principii della morale pubblica è senza dubbio efficace dirimpetto alla legge come rilevasi dalla parte finale del predetto art. 383, laddove si ammette la convenzione importante l' anzidetta rinunzia.

Negli effetti della clausola di cui ragioniamo Emerigon figurando il caso dell'assicurazione consentita a vantaggio dell' armatore di una nave sopra il corpo ed attrezzi della medesima è d'avviso che la predetta

rinunzia debba considerarsi come inoperosa, ed inefficace perchè se è vero da un lato che l' assicuratore resta in virtù dell'assunzione della baratteria obbligato al pagamento del sinistro dipendente dal dolo e dalla colpa del capitano e dei marinari, egli è egualmente vero dall'altro, che l'armatore rimane coll'azione esercitoria costretto a rifondere il danno causato al di lui assicuratore dal fatto del capitano e dell'equipaggio della nave assicurata. L' opinione di Emerigon è diretta ad evitare un circolo vizioso, ma parte evidentemente dal supposto che la rinunzia dell'assicuratore all'eccezione della colpabilità del capitano e dell' equipaggio lasci ciò nonostante sussistere la risponsabilita civile dell'armatore per i fatti del capitano, e dei marinari: Ora la maggior parte dei dottori è invece d'avviso che la anzidetta rinunzia importi virtualmente anche la rinunzia all' azione esercitoria non potendo altrimenti attribuirsi alcun effetto allla convenzione in forza di cui l'assicuratore della nave si assume anche il rischio di quella colpa che occasiona la perdita totale o parziaria della cosa assicurata.

L' assunzione della baratteria dilata come ognun vede la sfera dei risici ai quali si assoggetta l'assicuratore, ma nella soggetta materia si usano dei patti, che ne ristringono il numero, ed entrano in questo luogo le clausole di quella *franchiggia* con cui l'assicuratore si libera dall' abbuono totale o parziario dell'avaria occorsa agli effetti assicurati.

A questo proposito ritenuto il principio, che le convenzioni delle parti possono come già si è veduto ristringere il numero dei risici messi dalla legge a carico dell'assicuratore ciò che si verificherebbe per es. nel patto esclusivo in tempo di guerra del sinistro dipendente dal caso della preda, occorre qui solamente di occuparci delle clausole che liberano l'assicuratore dai danni della semplice avaria; e prescidendo per un momento dalla franchiggia convenzionale deve prima di tutto osservarsi, che vi è a loro riguardo una franchiggia stabilita dalla legge, la quale dispone, che non si fa luogo ad alcun rifacimento di avaria generale ò particolare allora quando essa non eccede l'uno per cento del valore degli effetti danneggiati. Questa franchiggia legale ammessa dagli usi marittimi si trova espressamente adottata dall'art. 438 del nostro Codice; il raguaglio dell'uno per cento si riferisce unicamente al danno reale degli effetti assicurati senza calcolarvi le spese che si fossero fatte per constatare l'avaria, ed essendovi in questo danno un eccedente sopra l'uno per cento non si fà luogo in tal caso a veruna deduzione in vantaggio dell'assicuratore.

Ciò premesso parlando della franchiggia convenzionale essa, come è ben noto, può comprendere la totalità dell'avaria, e può essere invece ristretta ad una parte della medesima: nel primo caso si usa la clausola *franco d'avaria ò esclusa avaria:* nel secondo si stipola invece il patto di non pagar l'avaria se il

danno non arriva ad un dato raggnaglio, ò di pagarla soltanto sull'eccedente del raguaglio medesimo, il quale è più o meno determinato dalle parti secondo la diversa natura delle mercanzie assicurate.

La clausola *franco di avaria*, la quale libera l'assicuratore dall'emenda di ogni danno che non costituisce il vero sinistro della cosa assicurata, si stipula frà di noi quasi sempre nell'assicurazione dei bastimenti mentre senza di essa gli assicuratori non si prestano d'ordinario a tali assicurazioni persuasi come essi sono per esperienza che i bisogni della nave ed anche i semplici di lei miglioramenti suggeriscono in moltissimi viaggi il tema di un avaria a loro carico; ma nell'atto che si sottraggono con tal mezzo a quegli abusi che farebbero loro sopportare delle perdite parziarie si sottomettono nello stesso tempo al pagamento di molti sinistri maggiori ai quali si dà luogo dall'assicurato per la ragione ch'egli non può essere risarcito del danno della semplice avaria.

In Italia la clausola generica *franco di avaria* era, come ce lo attestano il Targa e Casaregis, soltanto operativa per le modiche avarie, essa non liberava perciò gli assicuratori dal rifacimento di quei danni che fossero di grave entità, o che si fossero tanto di più incontrati per evitare il sinistro, e l'equità mercantile applicata allo scopo ed alla natura del contratto aveva suggerita una tale giurisprudenza, che Casaregis c'indica nel suo disc. 47 come comunemente seguitata da tutti i Tribunali Italiani.

In Francia l'interpretrazione data alla clausola *esclusa avaria* era più ampia e generale. essa importava infatti la liberazione dell'assicuratore da ogni avaria comune o particolare qualunque ne fosse la quantità; mà la giurisprudenza Francese si era anch'essa avvicinata agli usi d'Italia relativamente a quei danni di semplice avaria che avessero impedita la perdita totale degli effetti assicurati.

La liberazione dell' assicuratore da ogni avaria generale o particolare desunta, senz'alcun riguardo alla di lei entità, dalla stipolazione della clausola di cui ragioniamo è stata erretta in legge tanto dall'art. 409 del Codice francese, quanto dall' art. 439 del nostro Codice, nei quali è disposto che la clausola *esclusa avaria* libera gli assicuratori da ogni avaria grossa e particolare, *eccettuato i casi che danno luogo all' abbandono, nei quali l'assicurato ha la scelta fra le due azioni dell'abbandono e della avaria*, ma nella redazione di questi articoli non si è esattamente ritenuta l' antica giurisprudenza, e si è con ciò lasciata una quistione che, sebben decisa dai tribunali a motivo del contesto materiale dei predetti articoli, merita per altro a mio giudizio l' attenzione del legislatore.

Prima della pubblicazione del Codice la giurisprudenza adottata in Francia, ritenendo nella generalità della clausola la liberazione dell' assicuratore da ogni qualunque avaria comune e particolare, ne eccettuava però il caso in cui il danno si fosse sofferto per evi-

tare il sinistro maggiore già incoato a carico della nave e degli effetti assicurati. In questo caso l'equità e l'interesse dello stesso assicuratore non tolleravano la franchiggia stipolata nella polizza, poichè si riguardava da un lato come iniquo ed assurdo che non fosse abbuonata all' assicurato quella spesa ch' egli avesse fatta all' oggetto per es. di sollevare la nave da un investimento, in cui sarebbe inmancabilmente perita, e poichè si vedeva dall'altro lato vantaggioso all'assicuratore il sistema dell' abbuono di un tale danno, ond'egli non rimanesse le più volte vittima di un sinistro totale, da cui poteva essere facilmente liberato. Valin, meno la suddetta eccezione, considerava come induttiva al delitto la clausola della franchiggia assoluta; Emerigon rapporta varii giudicati profferiti nel senso della stessa eccezione, e parlando dell'avviso contrario di qualche dottore, dice di averlo in tutte le occasioni costantemente riprovato.

Dopo la pubblicazione del Codice di commercio si è fra di noi proposta davanti l'antico Senato la quistione diretta a vedere se in forza della clausola franco di avaria, ed a seguito della disposizione del predetto art. 409, fossero gli assicuratori di un bregantino di proprietà del negoziante Girolamo Rossi liberati dal rifacimento delle spese erogate nell' estrarre il predetto brigantino dalla massa dei ghiacci, da cui era stato circondato nella rada di Odessa a ben molta distanza dalla terra dove sarebbe senza una tale operazione immancabilmente pe-

rito: il Senato restò per molto tempo indeciso, ma riflettendo che colla scelta accordata nei predetti articoli all'assicurato fra l'azione dell'abbandono e quella dell'avaria si era dal legislatore inteso di parlare del caso di un sinistro maggiore di già consumato assolvette gli assicuratori dalle dimande del sig. Rossi.

Malgrado una tale decisione fondata sul tenore dell'art. 409, del Codice francese allora vigente in Genova l'antica giurisprudenza adottata in Italia e sostenuta in Francia da Valin ed Emerigon aveva anche a fronte dell'identico art. 439 del nostro Codice suggerita fra di noi l'idea di un'avaria così detta di *terza specie* relativa alle spese della conservazione delle mercanzie assicurate, la quale si riguardava negli effetti dell'assicurazione e nei rapporti fra i due contraenti, come esclusa dalla generalità della franchiggia mettendo perciò le dette spese sempre a carico dell'assicuratore nei calcoli di avaria che si facevano nella nostra piazza. Questa pratica desunta, se non erro, anche dalle consuetudini inglesi è stata recentemente riprovata da alcune sentenze del nostro Tribunale di commercio confermate dalla Corte di appello, e mentre io non critico nè la decisione del Senato, nè i recenti giudicati dei nostri Tribunali, atteso il contesto troppo imponente dei predetti articoli, mi permetto per altro di osservare che a fronte delle ragioni allegate dagli scrittori dell'antica giurisprudenza sarebbe per quanto io credo opportuna quella riforma che corrispondesse nello

stesso tempo ai veri principii di equità, ed al positivo interesse degli assicuratori.

Tutto il fin qui detto riguarda la clausola della franchiggia generale ed assoluta. Quando si tratta invece della franchiggia parziaria bisogna allora distinguere il patto di non dover pagare avaria se non eccede per esempio il quattro o cinque per cento, dall'altro patto in cui si stipoli che non si pagherà l'avaria se non che per l'eccedente di quel tanto per cento che siasi stabilito fra le parti. Nel primo caso se l'avaria non eccede il ragguaglio fissato dal patto l'assicuratore non resta obbligato all'emenda di un danno che non sta in forza della convenzione a di lui carico, ma se l'avaria eccede l'anzidetto ragguaglio non si fa allora alcuna deduzione sul di lei pagamento a carico dell'assicurato perchè verificatosi l'eccedente cessa il patto e sottentra il disposto della legge. La deduzione ha sempre luogo nell'altro patto in cui siasi stipulato che l'avarìa si pagherà per il solo eccedente, ed a tale riguardo è troppo parlante la differenza che esiste fra i termini dei due patti di sopra indicati meritamente avvertita da Pothier, da Emerigon, e da tutti gli altri scrittori.

Finalmente dopo le clausole ampliative o restrittive dei risici deve in ultimo luogo considerarsi il patto relativo all'aumento, o diminuzione del premio dipendente dalla diminuzione od aumento del rischio assunto dall'assicuratore nella sopravvenienza della guerra o della pace, a cui si faccia luogo dopo la celebrazione

del contratto. In regola generale questa sopravvenienza non altera mai secondo le massime di diritto la quantità del premio convenuto fra le parti, come già abbiamo osservato, parlando degli estremi del contratto, ma è appunto per questo che nelle assicurazioni marittime stipolate in tempo di guerra o di pace si considera la cessazione di queste due circostanze, le quali influiscono troppo esorbitantemente sulla misura dei premii, e danno luogo a quel patto di diminuzione, o di aumento che è alternativamente suggerito dall'interesse rispettivo dei contraenti.

Quando l'assicurazione è stipolata in tempo di pace il premio corrisponde all'alea dei soli risici elementari che secondo la diversa natura della navigazione sono più o meno sempre eguali ed ordinarii, quando l'assicurazione è all'opposto contrattata in tempo di guerra il premio si regola anche sui maggiori e straordinarii pericoli, ai quali si sottopone l'assicuratore dirimpetto all'arresto ed alla preda degli effetti assicurati; ed è per la somma diversità del premio convenuto per es. ad uno o due per cento in tempo di pace, e portato in tempo di guerra, secondo le circostanze al venti, al trenta, e perfino al 40 per cento, che è nell'interesse dell'assicurato di patuire per l'assicurazione da esso contrattata durante la guerra la diminuzione del premio sopravvenendo pendente il rischio lo stato di pace, come è invece nell'interesse dell'assicuratore di stipulare l'aumento per la sopravvenienza della guerra, allorchè egli assicura nel tempo di una pace che non prevede durevole.

Analizzando il patto con cui ciascuno dei contraenti provvede su di questo particolare al proprio interesse varie furono le quistioni anticamente proposte, tanto sulla applicabilità, quanto sugli effetti di simili convenzioni, ed ecco nella loro risoluzione le massime comunemente adottate dai dottori e dai Tribunali.

La sopravvenienza della guerra non dipende necessariamente dalla di lui formale dichiarazione, e si verifica anche col solo fatto delle ostilità, e delle rappresaglie le quali non si limitino ad un solo atto che può essere facilmente riparato ma offrano nel loro numero la prova di quello stato di guerra che si è materialmente contemplato dai contraenti. Alcuni dottori hanno richiesta la dichiarazione formale quando il patto dell'aumento del premio in caso di guerra venisse stipolato mentre già fossero cominciate le rappresaglie anche a cognizione delle parti, ma la giurisprudenza dei tribunali, seguitando la vera intenzione dei contraenti piuttosto che la materialità delle loro espressioni, ha accordato l'aumento malgrado la mancanza di una dichiarazione di guerra la quale è d'altronde supplita dalla costinuazione delle rappresaglie.

Nell'applicazione del patto di cui parliamo non è del pari necessario che la guerra si verifichi a riguardo della potenza a cui appartenga l'assicurato, e la guerra fra potenze anche estranee al percorso dell'assicurazione da egualmente luogo secondo l'avviso dei dottori all'aumento del premio nelle assicurazioni fra

neutrali perchè le visite, gli arresti e le prede che si esercitano ben frequentemente dai belligeranti a carico eziandio dei popoli neutrali aumentano il rischio dell'assicuratore, e realizzano il caso contemplato dal patto consentito dall'assicurato. Così hanno infatti sempre deciso i tribunali, e così insegnano tutti gli scrittori.

L'aumento del premio pattuito in caso di guerra non si riferisce tassativamente al mare in cui viaggiano e sono perciò in rischio gli effetti assicurati, mà è invece pacifico nella soggetta materia che il patto dell'aumento è, come dice Emerigon, immediatamente vivificato dall'atto della dichiarazione della guerra o da quello delle rappresaglie senz'alcuna distinzione di luoghi qualunque sia il mare nel quale si trovi la nave: vi fu, egli è vero, un tempo in cui tenevasi conto delle distanze, e della differenza dei mari per calcolare se erasi potuto pendente il viaggio effettivamente accrescere il rischio dell'assicuratore, mà questo sistema fù generalmente riprovato per non dar luogo ad una infinità di quistioni; e sebbene la cosa sembri in certi casi un pò dura, il ben pubblico, così soggiunge lo stesso Emerigon Cap. 3. Sez. 5, esigeva una regola fissa diretta a prevenire le liti. Questa regola la quale fa operare il patto in tutti i luoghi nel momento stesso in cui ebbero principio le ostilità benchè sia chiaro che in ciascun luogo non ha potuto arrivarne la notizia se non che progressivamente, è stata sanzionata da molte decisioni dei Tribunali fran-

cesi, e dall'arresto sopratutto reso dalla corte di Bordeaux li 26 marzo 1806 confermato dalla Cassazione li 28 Gennaio 1807.

Facendosi luogo all'applicazione del patto ed all'accrescimento del premio è per ultimo una massima su di cui convengono gli scrittori, che se l'aumento è determinato dalle parti s'intende in tal caso che l'assicurato e l'assicuratore non abbiano preso di mira se non che l'evento dello stato di guerra senza distinguere il viaggio più o meno avvansato a tal che l'aumento sia dovuto per intiero anche quando la nave sopravvenendo la guerra non fosse molto discosta dal porto della sua destinazione, e che l'aumento del premio debba invece regolarsi dal giudice avuto riguardo ai rischii, alle circostanze ed alle stipolazioni della polizza alloraquando non è specificamente fissato dai contraenti. In questo ultimo caso sottentra la disposizione dell'art. 373, del nostro Codice, e sebbene gli assicuratori abbiano più volte preteso che l'aumento debba sempre essere eguale in qualunque punto del viaggio si ritrovi la nave nel momento della sopravvenienza della guerra atteso il principio dell'individuità del rischio, è per altro sempre stato deciso che gli arbitri ed i Tribunali incaricati di regolare l'aumento non determinato dalla convenzione delle parti devono secondo le circostanze proporzionare il premio all'avanzamento più o meno della nave, ed alla porzione perciò del viaggio che nell'epoca delle ostilità restava ancora ad affettuarsi con i mag-

giori rischii portati dallo stato di guerra. A questo proposito è a così dir magistrale la decisione profferita nel 1805 dalla corte di appello di Aix nella causa del Signor Chapelier contro i di lui assicuratori.

Le massime sin qui accennate sul patto dell'aumento di premio in caso di guerra servono anche generalmente parlando per ragione di reciprocità a regolare il patto della di lui diminuzione sopravvenendo la pace, ed a questo riguardo credo soltanto utile di avvertire, che come il fatto delle ostilità e delle rappresaglie costituisce da per se solo quello stato di guerra per cui si è dalle parti convenuto l'aumento del premio, così anche il fatto della cessassione sebbene temporanea delle ostilità dipendente da un vero e positivo armistizio deve a mio giudizio ritenersi sufficiente alla diminuzione del premio per il minor rischio a cui resti in proporzione del viaggio sottoposta la cosa assicurata.

Tutte le clausole che noi abbiamo finora analizzate riguardano l'essenza e la natura dell'assicurazione marittima, ed hanno la loro sede negli usi universalmente adottati su di un tale contratto da tutte le nazioni commercianti. Modernamente il bisogno di procurarsi dei premii originato dal concorso di un numero eccessivo di compagnie assicuratrici ha dato luogo alla stipulazione di varie altre clausole, le quali mentre non convengono ai veri interessi degli assicuratori ripugnano nello stesso tempo in gran parte all'essenza del contratto, e sono queste le clausole colle quali

si assicurano per atto di buona fede gli utili sperati delle mercanzie, si stipula l'assicurazione di un commissionario colla clausola, con ordine o senza, si rinunzia alla visita del bastimento dichiarando di conoscerne il buono stato, e si pattuisce per ultimo che in caso di sinistro, l'assicurato non sarà tenuto per il di lui pagamento se non che ad esibire la polizza di assicurazione, e la prova del sinistro da lui allegato.

Con queste convenzioni gli assicuratori si rendono molte volte la vittima dei loro assicurati, ed io non mi trattengo lungamente sulle medesime perchè sono ben semplici le teorie che le riguardano.

La rinunzia alla visita del bastimento prescritta prima della partenza ad ogni capitano equivale in favore dell' assicurato al processo verbale di visita, ordinato dalla legge, e come cessa dietro un tale processo la presunzione del vizio intrinseco della nave, così lo stesso ha pur luogo nel caso di un sinistro in virtù della rinunzia dell' assicuratore, il quale dichiara nello stesso tempo di essere informato e contento dello stato della nave a cui si riferisce l'assicurazione. Questa soggiunta, migliora in qualche modo la posizione dell'assicurato dirimpetto alla disputa ch' io ho veduto proporre sull' ammissibilità della prova del vizio intrinseco, e della vetustà del bastimento autorizzata dalla legge nel caso della visita, e contestata nel caso dell' anzidetta rinunzia , sebbene una tal disputa sia per quanto io credo ben poco fondata dietro il riflesso

che la rinunzia è di stile, e che la confessione erronea in punto di fatto può sempre essere impugnata dal confitente.

Le altre convenzioni di sopra indicate, se si eccettua per qualcheduna l' ordine del pagamento piuttosto provvisorio che definitivo, sono tutte contrarie all'essenza della vera e propria assicurazione unicamente permessa dalle nostre leggi, e meno l' obbligazione naturale, che possa in qualche caso derivarne esse rendono affatto nullo il contratto o non obbligano per lo meno l' assicuratore. Ciò si verifica senza dubbio nell' assicurazione degli utili sperati li quali non sono come abbiamo veduto assicurabili perchè non sono oggetti certi e reali esposti ai risici del mare, lo stesso ha pur luogo nella clausola con *ordine* o *senza* la quale mancando la proprietà ed il mandato sostanzierebbe una semplice scommessa espressamente proibita dal Codice, e meno la relazione ad un pagamento provvisorio conosciuto nella soggetta materia ma rivocabile in definitivo, lo stesso vizio s' incontra nella clausola di dover pagare il sinistro sulla semplice esibizione della polizza mentre non può dispensarsi l' assicurato dalla prova del risico senza ammettere nello stesso tempo un'assicurazione impropria diretta ad un mezzo di lucro vietato dalla legge. Tutto al più si può a senso dei dottori ammettere dall'assicuratore una prova più o meno rigorosa del mandato e del risico facendola dipendere secondo l' avviso di Emerigon contra-

detto per altro da Valin anche dal giuramento dell' assicurato, ma non si può con un patto escludere l' esistenza di quegli estremi che sono come abbiamo veduto indispensabili alla validità dell' assicurazione marittima.

Dopo tutto questo non mi resta se non che a far cenno di un'ultima clausola la quale non riguarda nè l' essenza nè la natura del contratto, ma riflette unicamente la negoziabilità della polizza. Questa clausola indica l' obbligo di pagare il sinistro anche all'ordine dell' assicurato, ed al portatore perciò della polizza medesima, essa è impressa nelle formule di varie piazze commercianti, e se il nostro Codice non ne fa parola per le scritte di assicurazione a differenza di ciò che ha praticato per le polizze di cambio marittimo, non è per questo che una tal clausola debba riputarsi proibita dalla legge mentre è consacrata dagli usi generali del commercio, ed è sommamente utile alla correntezza delle operazioni dei negozianti.

Quando esiste nella scritta di assicurazione la clausola all' ordine, od un' altra consimile ed equipollente entrano allora anche a di lei riguardo le teorie della girata di tutti gli effetti di commercio che sono di lor natura negoziabili. Il giratario della pollizza a titolo oneroso e di buona fede non è passibile dirimpetto all' assicuratore se non che delle eccezioni dipendenti dal Contratto, egli non sopporta atteso il privilegio della girata quelle eccezioni personali, che potessero per

avventura proporsi contro dell'assicurato di lui girante, ed acquistando in forza della girata il credito occasionato dal sinistro senza il bisogno di alcuna notificazione egli è sempre nel tema di fallimento preferito agli altri creditori dell' assicurato purchè la girata non sia affetta dal vizio di quelle nullità che sono stabilite dall' art. 480 del nostro Codice. Quando poi la polizza di assicurazione non contiene la clausola di pagare al portatore entrano allora a suo riguardo i termini della semplice cessione in forza di cui il cessionario è sottoposto a tutte le eccezioni competenti all' assicuratore contro la persona del cedente, ed il credito del sinistro non trapassa nel di lui patrimonio senonchè accettata o notificata la cessione medesima. Notisi che tutto questo procede allorchè si verifica effettivamente il caso di un sinistro minore o maggiore che da luogo ad un' obbligazione dell' assicuratore, mentre nella circostanza del salvo arrivo degli effetti assicurati non sussiste in verun modo il credito cesso, o girato, e lo stesso cessionario o giratario della polizza non è a senso dei Dottori neppure obbligato al pagamento del premio che non fosse stato soddisfatto bastando all' assicuratore l' azione personale contro dell' assicurato, ed il privilegio in ogni caso accordatole dalla legge sugli effetti assicurati.

Finita così intieramente la seconda sezione del titolo passiamo ora ad occuparci degli effetti del contratto coll' analisi delle rispettive obbligazioni dei contraenti.

SEZIONE TERZA — ARTICOLO PRIMO.

Delle obbligazioni dell' assicurato.

Le obbligazioni dell' assicurato sono di due specie: le une riguardano la conservazione e l'esercizio delle azioni ch' egli può proporre a norma delle circostanze contro l'assicuratore, le altre importano l'adempimento da suo lato dello stesso contratto di assicurazione.

Cominciando dalle prime gli articoli 405, 411 e 418, del nostro Codice obbligano l' assicurato a notificare entro tre giorni agli assicuratori gli avvisi che egli possa avere ricevuti sugli accidenti occorsi agli effetti da essi assicurati, come lo obbligano egualmente a procurare nel caso di naufragio ò di investimento il ricupero, ed in quello dell'arresto di una potenza la liberazione degli effetti di sopra indicati.

Queste obbligazioni suggerite dagli usi del commercio sono imposte all' assicurato conscio per lo più di ciò che succede alle sue proprietà onde l'assicuratore reso consapevole degli avvenimenti possa provvedere al proprio interesse o da per sè, o di concerto dello stesso assicurato; il loro adempimento non è per altro prescritto a pena di decadenza dalle azioni dipendenti dal sinistro minore o maggiore, e la loro ommissione si risolve generalmente parlando a senso di tutti i dottori nel dovere del rifacimento dei danni, che la man-

canza della notificazione possa avere effettivamente arrecati all'assicuratore. Ecco il rapporto sotto di cui l'adempimento delle anzidette obbligazioni conserva intatte le azioni dell'assicurato, le quali potrebbero in caso diverso essere almeno in parte compromesse dal compenso dei danni derivati dalla mancanza della notificazione ordinata dalla legge.

Nell'esercizio delle azioni dipendenti dal sinistro minore o maggiore, delle quali parleremo nella successiva Sezione, l'assicurato ha l'obbligo di giustificare il rischio tanto in genere che in ispecie, e di produrre nello stesso tempo la prova di quel sinistro su di cui fonda la propria intenzione.

Il rischio in genere consiste come ognun sà nell'esposizione della cosa assicurata ai risici della navigazione contemplata dalle parti. Nelle assicurazioni sopra bastimenti questo risico si giustifica coll'atto della proprietà della nave, e colle spedizioni prese per il viaggio assicurato, e nelle assicurazioni sopra facoltà il rischio in genere si constata colla polizza di carico la quale fa piena prova della caricazione delle mercanzie assicurate. Questa polizza è il documento generalmente richiesto dagli usi del commercio, ma non è per altro di formola sacramentale; e quando manca la polizza di carico o perchè si tratta di viaggii di picciolo cabotaggio, o perchè il capitano non l'ha per un accidente sottoscritta il fatto del caricamento si può giustificare col libro del manifesto della nave, colle

spedizioni delle dogane, coi registri del negoziante colla prova testimoniale, ed in generale con tutti gli altri mezzi stabiliti dalla legge. Noi abbiamo parlato della polizza di carico nel titolo del capitano, e qui dobbiamo ripetere che la fede attribuita dalla legge alla medesima è sottoposta anche a riguardo dell'assicuratore a quella controprova la quale fosse diretta ad escluderne la verità.

Il rischio in ispecie si riferisce invece, come è ben noto, al valore degli effetti assicurati, di questo rischio non si richiede alcuna prova se vi è nella polizza la valutazione convenzionale, perchè essa come abbiamo veduto dispensa l'assicurato dalla giustificazione di quel valore che è di comune accordo riconosciuto dai contraenti, se manca all'opposto la valutazione esplicita sottentra allora la necessità della prova del vero valore degli effetti assicurati; e questa prova si ricava per le assicurazioni sopra bastimenti dal contratto di acquisto o di costruzione della nave come dai conti altresì del di lei racconciamento, e per le assicurazioni sopra mercanzie dalle fatture dei corrispondenti dai libri dell'assicurato, dai borderaux dei mediatori, e da qualunque altro documento che ne determini il costo. Questi diversi mezzi di prova sono anche per gli usi del commercio letteralmente suggeriti dall'articolo 360 del nostro Codice, in cui è pure disposto che in diffetto di tali prove si procede coll'opera dei periti alla stima delle mercanzie assicurate secondo il

prezzo corrente al tempo e nel luogo del loro caricamento compresi nella stessa tutti i diritti pagati, e tutte le spese fatte per il loro imbarco al bordo della nave su di cui erano caricate.

Oltre alla prova del rischio in genere ed in ispecie l'assicurato deve egualmente nell'esercizio delle azioni dipendenti dalla perdita o' dalla deteriorazione degli effetti assicurati giustificarne il sinistro o l'avaria onde dimostrare in tal modo avverata la condizione dell' obbligo assunto dell' assicuratore.

La necessità di questa ultima prova si verifica per altro ogni volta che si tratta di un sinistro reale sia esso minore o' maggiore conosciuto dallo stesso assicurato, ma vi è un sinistro maggiore il quale non abbisogna di una prova positiva perchè è presunto dalla legge. Quando spirato un anno dal giorno della partenza o da quello delle ultime notizie nei viaggi ordinarii, e trascorsi due anni per i viaggi di lungo corso non si ha più alcuna notizia dal bastimento contemplato dal contratto l'art. 405 del codice uniformandosi ai principii generalmente ricevuti nella giurisprudenza marittima stabilisce la presunzione del naufragio, ed abilita l'assicurato all'abbandono di cui parleremo in apresso sulla semplice dichiarazione di non aver più ricevuta notizia alcuna del bastimento indicato nella polizza di assicurazione. Lo stesso articolo stabilisce egualmente la massima già da noi accennata sulla presunzione che il sinistro sia acca-

duto nel tempo dei risici, e che rimanga perciò a carico dell' assicuratore.

Eccettuato il caso dell' anzidetta presunzione l'assicurato deve provare il sinistro reale ch' egli allega a fondamento della propria intenzione, ed una tal prova deve regolarmente risultare dal testimoniale di cui abbiamo parlato nel titolo del capitano. Questo testimoniale è in genere il documento anch' esso richiesto per la giustificazione del sinistro dagli usi e dalle leggi marittime, la di lui ommissione induce un legittimo sospetto sulla condotta del capitano e sulla veracità del sinistro, ma neppur esso si reputa a senso dei dottori un documento indispensabile a tal che l' assicurato può anche in mancanza del medesimo giustificare il sinistro con tutti gli altri mezzi di prova generalmente ammessi dalla legge. — *Consulatus non est precise de forma quoad probationem sinistri*: Così Casaregis dis. 2. de comm. seguitato da Emerigon e da tutti gli altri scrittori.

Questi principii contengono le norme generali relative alla giustificazione dei due estremi del risico e del sinistro nelle assicurazioni che ordinariamente si praticano frà i negozianti: evvi per altro qualche assicurazione speciale a cui convengono delle osservazioni particolari che riguardano la soggetta materia.

Nella riassicurazione il di cui premio può essere maggiore o minore di quello dell'assicurazione procede la regola della prova dei due estremi del risico e del

sinistro anche dirimpetto al riassicuratore, ciò che mette il primo assicuratore nella necessità di essere sommamente cauto nei pagamenti da farsi al di lui assicurato; ma Emerigon e varii altri scrittori ci ammaestrano che nelle riassicurazioni si stipola qualche volta il patto che il riassicurato non sarà tenuto che a presentare la quittanza del pagamento da esso fatto al primo assicurato per averne il rimborso dal di lui riassicuratore instruendoci nello stesso tempo, che questo patto si è riconosciuto come legittimo da molti Tribunali, e che data la buona fede del riassicurato scoprendosi l'insussistenza del risico ò del sinistro non ha il riassicuratore altro diritto se non se quello di agire alla ripetizione dell'indebito contro del primo assicurato.

Nelle assicurazioni sopra animali, siccome la semplice morte naturale attribuita al loro vizio intrinseco non resta a carico dell'assicuratore, così è che se si vuole utilmente agire dall'assicurato per la morte dei medesimi bisogna dimostrarne il sinistro, ed il caso perciò elementare che ne sia stato la causa, altrimenti l'assicuratore non rimane in verun modo obbligato: I dottori infatti c'insegnano che la morte deve essere dipesa dal fuoco per es. del cielo, da quello del nemico, ed in generale da una tempesta a cui possa ragionevolmente attribuirsene la causa.

Nelle assicurazioni fatte dal capitano sopra merci da esso caricate a bordo del bastimento di cui abbia il comando l'art. 374 esigge che oltre alla giustifica-

zione della compra debba il loro caricamento risultare da una polizza di carico sottoscritta da due dei principali dell'equipaggio, e per le assicurazioni che fossero stipolate nell' interesse e per conto dei marinari ò dei passaggieri sopra mercanzie ed effetti caricati in paese estero il successivo art. 375 ordina quanto alla prova del rischio, che debba lasciarsi una copia della polizza di carico a mani del R. Console, ed in mancanza del medesimo presso l' autorità locale, ò in potere per lo meno di un distinto negoziante della piazza ove si effettua il caricamento. Ognun vede facilmente i motivi di queste disposizioni dirette a prevenire gli abusi che possono concertarsi al bordo di una nave, ed io avverto, semplicemente che le forme prescritte dai predetti articoli non devono a mio giudizio neppur esse considerarsi come sacramentali, e che dimostrata con altri mezzi la realtà e la buona fede del caricamento non cesserebbe l'assicuratore di essere obbligato per la perdita ed il sinistro delle mercanzie di sopra indicate.

Fin qui si è fatta parola delle obbligazioni che ha l'assicurato per l'esercizio dei diritti ad esso competenti contro dei suoi assicuratori: Resta ora a parlare delle di lui obbligazioni passive, le quali riguardando l'esecuzione anche da suo lato del contratto consistono come ognun sà nel pagamento del premio quando hà avuto luogo in qualche maniera il risico dell'assicuratore, e nel pagamento invece del mezzo per cento quando è stornato il contratto, o non esiste

di buona fede e senza frode dell'assicurato l'alimento del risico corrispondente all'ammontare dell'assicurazione.

Il premio deve pagarsi dall'assicurato all'epoca della stipulazione se non vi è il patto di farne il pagamento alla scadenza di un termine stabilito fra le parti. Questo termine è più o meno di uso in tutte le piazze commercianti, e fra di noi i premii si pagano col mezzo di buoni a tre mesi dall' epoca del contratto.

Il premio è dovuto al ragguaglio stabilito nella polizza quando anche sia per le circostanze aumentato o diminuito il risico dell' assicuratore, e noi abbiamo infatti già veduto che la sopravvenienza della guerra ò della pace non altera il premio a meno che i contraenti non abbiano diversamente convenuto.

Il premio per ultimo è dovuto in intiero quando il rischio ha avuto il suo cominciamento, nè vi è bisogno che il rischio sia intieramente consumato a carico dell' assicuratore perchè il premio le sia dovuto nella sua totalità, essendo il contratto di sua natura aleatorio il rischio è individuo, e come l'assicuratore un' ora dopo della partenza della nave può essere obbligato a pagarne il sinistro, così dal momento che ha cominciato a correrne il rischio guadagna l' intiero premio: da qui l' adagio = *Rischio cominciato premio guadagnato* di cui abbiamo anche fatto cenno nell' altro contratto del cambio marittimo.

La massima indicata dall' adagio *rischio cominciato premio guadagnato* è per altro sottoposta dall' art.

386. del codice ad una eccezione nelle assicurazioni delle mercanzie stipolate a premio ed a viaggio legato di andata e ritorno, ed ha nello stesso tempo dato luogo anche prima del codice ad una disputa sulla di lei applicabilità ai premii stabiliti in tempo di guerra per quelle mercanzie assicurate, le quali dopo il caricamento fossero rimesse a terra non potendo più verificarsi a motivo delle circostanze il viaggio designato dai contraenti.

Nel predetto articolo del nostro codice copiato dall'articolo 356. del codice francese è letteralmente prescritto che nell'assicurazione delle mercanzie di andata e ritorno, se giunto il bastimento alla sua prima destinazione non si fa alcun carico di ritorno, o se il carico di ritorno non è completo, l'assicuratore in tal caso non riceve, e non può quindi pretendere che i due terzi proporzionali del premio convenuto a meno che non vi sia stipulazione in contrario.

Scrivendo sull'art. 356. gli autori francesi hanno cercato di giustificare in qualche modo una disposizione ch'essi stessi riconoscono assolutamente contraria ai principii dell'individuità del risico, del premio e del viaggio, noi potressimo riferire le loro osservazioni all'art. 386 del nostro codice, ma esse non adeguano l'intento, ed il mottivo da cui è partito il legislatore è un tratto certamente di equità, col quale si è voluto derogare in favore dell'assicurato agli effetti naturali di un contratto per se stesso aleatorio ed individuo.

Qualunque ne sia il merito la legge deve essere ritenuta nei termini coi quali è concepita, ed è perciò che trattandosi della di lei applicazione non può essa in primo luogo estendersi oltre al caso tassativamente contemplato, e deve in secondo luogo eseguirsi nel modo più conveniente ai principii che ne regolano l'interpretazione. Con queste norme è anche a senso dei dottori troppo evidente che l' art. 386 in cui si parla delle assicurazioni sopra facoltà non deve al certo applicarsi alle assicurazioni sopra bastimenti; che riferendosi d' altronde alla mancanza della totalità, o di una parte del carico di ritorno dipendente dal fatto dell' assicurato non può un tale articolo escludere il debito dell' intiero premio allora quando le mercanzie assicurate si perdano nel viaggio di andata; e che dovendosi finalmente stabilire nel caso del predetto articolo il pagamento proporzionalmente dovuto all' assicuratore si accordano al medesimo i due terzi della totalità del premio quando non si fa alcun carico di ritorno, e ritenuto l'intiero premio per la quantità caricata se le accordano i due terzi per la quantità mancante alloraquando il carico di ritorno è incompleto. Tale è l' avviso di Boulay-Paty, di Delvincourt, e di quasi tutti gli scrittori.

Ecco ciò che riguarda l'eccezione fatta dal nostro Codice alla massima *Rischio cominciato premio guadagnato.* Quanto alla disputa di sopra accennata la gravezza esorbitante dei premii soliti a praticarsi in

tempo di guerra è quella che ha fatto dubitare sull'applicabilità della detta massima al caso in cui le mercanzie assicurate pendente la guerra dopo essere rimaste per qualche giorno al bordo della nave fossero poi scaricate nel porto del loro caricamento senza intraprendere il viaggio convenuto fra le parti. In questo caso presentatosi al nostro Tribunale di Commercio l' assicuratore pretendeva l' intiero premio anche per il solo rischio del porto che era cominciato a di lui carico dal momento che le mercanzie erano state spedite al bordo della nave: l'assicurato ammetteva il cominciamento del risico elementare rappresentato da un premio in ragione tutto al più del cinque al sei per cento, ma osservava che non era mai cominciato il rischio della guerra a cui riferivasi un premio al ragguaglio all'incirca di un trenta per cento, ed offerendosi a pagare il premio elementare instava perchè fosse nel resto rigettata la dimanda dell'attore. Il Tribunale di Commercio pronunziò nel sistema dell'assicurato; la sua sentenza non venne dall'assicuratore appellata, e mentre io non mi autorizzo a riguardarla come inattacabile dirimpetto al rigore dei principii mi sembra per altro che essa presenti nelle circostanze una maggiore equità di quella adottata nella disposizione dell' articolo 386 del nostro Codice.

L' obbligo del pagamento del premio suppone l'esecuzione del contratto ed il cominciamento del risico.

Quando il viaggio è stornato prima di un tale cominciamento, e quando manca di buona fede l'alimento del risico corrispondente alla somma assicurata entra allora la seconda obbligazione del mezzo per cento che l'assicurato deve pagare all'assicuratore anche a a termini degli articoli 379, e 389. di cui si è in qualche modo parlato nell'estremo del rischio.

Nel caso dell'inesecuzione del contratto dipendente dalla rottura del viaggio prima del di lui cominciamento, ciò che può dipendere come abbiamo veduto anche dal solo fatto e dalla semplice volontà dell'assicurato, si è già da noi avvertita la poca esatezza dell'art. 379 del nostro Codice tradotto anch'esso troppo ciecamente dell'art. 349 del Codice Francese, in cui è disposto che se il viaggio è rotto anche per fatto dell'assicurato prima della partenza del bastimento l'assicurazione è annullata, e l'assicuratore invece del premio riceve a titolo d'indennità il mezzo per cento sulla somma assicurata. Gli scrittori Francesi parlando dell'art. 349 hanno meritamente osservato, che una tale disposizione poteva ben convenire alla assicurazione dei bastimenti in cui il rischio non comincia per l'assicuratore se non che dal momento della partenza della nave, ma ch'essa non poteva applicarsi alle assicurazioni delle facoltà mentre in queste il rischio comincia dal momento della loro caricazione anche sulle barche di aleggio destinate a trasportarle al bordo della nave: dietro questa osservazione la giurisprudenza

francese seguitando i principii del cominciamento del rischio nelle diverse specie di assicurazione limitava giustamente il disposto dell'art. 349 alle sole assicurazioni sopra bastimenti ammettendo l'obbligo dell'intiero pagamento del premio per le assicurazioni delle mercanzie quando il viaggio fosse stato rotto dopo la loro caricazione; il nostro legislatore doveva per quanto mi sembra rimediare all' inesattezza della legge francese ristringendo la disposizione dell'art. 379 alle assicurazioni sopra corpo ed attrezzi della nave, ma in luogo di una riforma si è attenuto nella parte finale del predetto art. ad una soggiunta in cui è dichiarato che sarà sempre dovuto il premio intiero alloraquando l'assicurato riclami l'abbuono di un danno qualunque. Ora questa soggiunta invece di provvedere all'esattezza troppo necessaria nella legge da luogo fra di noi a dubitare della vera massima adottata dalla giurisprudenza francese non essendo facile d' immagginare la possibilità di un riclamo a causa di danno nelle assicurazioni sopra bastimenti prima della partenza della nave mentre lo stesso contratto di assicurazione ed il rischio assunto in forza del medesimo dall' assicuratore non si possono in verun modo sostanziare se non che col fatto, e dal momento della partenza che mette in essere lo stesso contratto. Da questo dato nasce come ognun vede il dubbio che il legislatore non abbia nelle assicurazioni sopra mercanzie voluto considerare il rischio del porto come un soggetto abile al guada-

gno dell'intiero premio, e che abbia perciò estesa la disposizionne della prima parte dell'art. 379 anche alle assicurazioni delle facoltà; ciò che toglierebbe altresì la quistione già da noi riferita sul lucro dei premii di guerra dopo la semplice caricazione delle mercanzie. Questo dubbio non è per altro consentaneo ai veri principii della soggetta materia, e tanto il legislatore quanto i tribunali devono seriamente pensarvi.

L'obbligazione del pagamento del mezzo per cento chiamato negli usi della nostra piazza *diritto di polizza* non procede solamente nel caso in cui sia rotto e stornato il contratto prima dal cominciamento del risico ciò che appella al fatto dell'assicurato; ma si verifica egualmente per lo storno ordinato dalla legge nell' altro caso in cui la somma dell' assicurazione ecceda senza frode e con buona fede dell' assicurato il valore degli effetti che formano il soggetto del contratto. Anche in questo secondo caso la legge dichiarando nulla quanto all' eccedente l' assicurazione contrattata fra le parti obbliga l' assicurato al pagamento del mezzo per cento sull' ammontare dell' anzidetto eccedente.

A questo proposito è non solo utile, ma necessario di accennare le regole dello storno ordinato dalla legge per conoscere come vi si proceda, ed a chi esso profitti nel caso che vi sieno più assicuratori e più contratti di assicurazione. Queste regole indicano gli assicuratori che essendo liberati da ogni risponsabilità percepiscono ciò nonostante il mezzo per cento loro

attribuito dalla legge, come dinotano nello stesso tempo quegli altri assicuratori, che obbligati al pagamento del sinistro fino a concorrenza del valore degli effetti assicurati hanno diritto alla totalità del premio portato dal contratto, e queste stesse regole si trovano appunto stabilite negli articoli 389 e 390 del nostro Codice in conformità dei principii generalmente ammessi da tutte le legislazioni commerciali.

Quando gli assicuratori sono tutti della stessa polizza e della stessa data lo storno si opera distributivamente a profitto di tutti in proporzione dei loro rispettivi *tocchi* di assicurazione perchè tutti e singoli gli assicuratori malgrado la singolarità dei loro contratti hanno agli occhi della legge concorso nello stesso momento ad assicurare una somma eccedente il valore degli effetti da essi collettivamente assicurati.

Quando all' opposto gli assicuratori sono di una polizza od anche di una data diversa lo storno dell' eccedente profitta soltanto agli ultimi in data, i quali hanno appunto assicurato questo medesimo eccedente, perchè tanti sono i contratti quanti sono i tocchi dell' assicurazione, e perchè a riguardo degli ultimi assicuratori non vi era più come ognun vede la materia abile a sostenere il contratto.

Ultimando la presente sezione ecco le osservazioni che dobbiamo ancora proporre a riguardo dell' obbligazione relativa al pagamento del premio.

Dietro il capitolo 355 dell' antico Consolato del mare

nel quale è detto che l' assicurazione non avrà alcun effetto sino a che il premio non sia intieramente pagato si è richiesto dai Dottori se la mancanza del pagamento del premio annulli l'assicurazione, e salvi gli usi o le leggi locali escludendo la risoluzione *ipso jure* del contratto hanno più generalmente risposto, che se il premio è stipolato *payable comptant* l' assicuratore ha il diritto di riclamare l'annullazione del contratto quando l' assicurato non adempia *celeri prestatione* all' obbligo di un tale pagamento, e che se il premio è all' opposto pagabile *a termine* non ha l' assicuratore altro diritto se non se quello di farsi aggiudicare secondo le regole ordinarie la somma corrispondente all' importo del premio convenuto. Questa distinzione fra il premio stipolato a pronti contanti, o pagabile a termine è dello Stipmann seguitato da Emerigon e da Boulay Paty, essa è desunta dalle teorie dell' *habita fide de pretio* ammesse per la rivendicazione nel contratto di compra e vendita, ma non deve a mio credere adottarsi a riguardo dell' assicurazione marittima, mentre tanto è che l' assicurato manchi al pagamento del premio dovuto all' epoca del contratto quanto è che vi manchi allorchè è accordato un termine allo sborso del modesimo: secondo le regole ordinarie del Diritto Civile, noi abbiamo in tutti i contratti bilaterali la tacita condizione risolutoria in forza di cui se l'uno dei contraenti non adempie alla sua obbligazione compete all'altro il diritto di far

pronunziare dal Giudice lo scioglimento del contratto quando entro un breve termine non venga l'obbligazione adempita, e questo principio applicandosi di sua natura tanto al premio *payable comptant* quanto a quello pagabile a termine esclude a mio giudizio la distinzione di sopra accennata, ed autorizza l'assicuratore a volere in entrambi i casi annullata l'assicurazione quando *premium non sit celeri prestatione solutum.*

Il diritto competente all'assicuratore per la consecuzione del premio promessole in correspettività del pericole da esso assunto ha fatto considerare il caso del fallimento dell'assicurato occorso dopo la stipulazione del contratto pendente il rischio, e l'art. 376 del nostro Codice dopo avere stabilito che se fallisce l'assicuratore mentre il rischio non è ancora finito l'assicurato può chiedere una cauzione o lo scioglimento del contratto dichiara nel secondo alinea che lo stesso diritto compete all'assicuratore allorchè sopraviene il fallimento dell'assicurato. Questa dichiarazione manca essa pure di quella esattezza che si desidera nella legge mentre non si riferisce esplicitamente al caso in cui il premio non fosse ancora pagato, ma questa relazione è abbastanza suggerita dal principio il quale c'insegna che se l'assicurato ha già adempito alla sua obbligazione non può il di lui patrimonio, per la sopravvenienza del fallimento essere privato del benefizio di un contratto che occorrendo un sinistro deve essere solamente eseguito dall'assicuratore.

Finalmente per la sicurezza del premio tutti gli usi marittimi, e tutti concordemente i dottori accordano all'assicuratore un diritto di privilegio sugli effetti assicurati, e questo privilegio è anche riconosciuto dal decimo alinea dell'art. 206 del nostro Codice, in cui determinando nel loro ordine i privilegii accordati dalla legge ai creditori della nave si stabilisce il privilegio competente all'assicuratore per il premio della di lei assicurazione sul corpo attrezzi, ed armamento della medesima.

Analizzate in tal modo le obbligazioni dell'assicurato le quali segnano nello stesso tempo le azioni, ed i diritti dell'assicuratore vediamo ora quali sono le obbligazioni di questo ultimo correlative allo azioni dell'assicurato.

SEZIONE QUARTA

Delle obbligazioni dell' assicuratore

Negli effetti naturali del contratto di assicurazione due sono egualmente le obbligazioni dell'assicuratore, la prima riguarda il pagamento della somma assicurata alloraquando si verifica quella perdita effettiva o legale che costituisce a termini della legge il sinistro maggiore, la seconda riflette invece il rimborso del danno sofferto dagli effetti assicurati alloraquando non vi è che il caso della sola avaria costitutiva del sini-

stro minore. Queste obbligazioni corrispondono in ragione dei correlativi alle due azioni dell'assicurato, l'una straordinaria detta l'azione dell'abbandono, e l'altra ordinaria chiamata l'azione di avaria le quali dinotano da per se stesse i due articoli della ultima sezione del titolo.

SEZIONE QUARTA. — ART. PRIMO

Dell' obbligazione dell'assicuratore nel tema dell'azione di abbandono competente all' assicurato.

L'abbandono chiamato in Francia *Delaissement*, ed in Italia anche *rinuncia all' incetta* è un atto in cui l'assicurato verificandosi uno dei sinistri maggiori enumerati dalla legge, o stabiliti dalla convenzione delle parti dichiara di rinunciare ed abbandonare all' assicuratore tutto ciò che può ancora rimanere degli effetti assicurati insieme a tutti i diritti che le competono sui medesimi onde ottenere il pagamento di quella somma per cui se ne è contrattata l'assicurazione.

Questo atto, che mette l'assicuratore in luogo e vece dell'assicurato a riguardo di tutti i diritti relativi agli effetti ad esso abbandonati, è anche a senso dell'art. 399 un atto meramente facoltativo potendo l'assicurato nel caso eziandio di un sinistro maggiore

scegliere l'azione ordinaria della semplice avaria; ma quando esso si verifica nei casi, e nei modi voluti dalla legge induce a carico dell'assicuratore l'obbligazione di pagare l'intiera somma assicurata salvo però quello picciolo sconto che è quasi generalmente ammesso in tutte le piazze commercianti, e che è fra di noi stabilito nel quattro per cento deducibile dalla somma di sopra indicata.

Questa obbligazione dipende per altro dalla sussistenza dell'azione competente a tale riguardo all'assicurato non meno che dalla regolarità che la legge richiede nelle forme, e nella sostanza del predetto abbandono, ed è perciò che a ben misurare l'obbligazione dell'assicuratore è indispensabile di conoscere quali sono i casi nei quali la legge accorda all'assicurato l'azione dell'abbandono, quali i termini e le forme estrinseche ed intrinseche che si richiedono nel medesimo, e quali finalmente ne sono gli effetti fra i due contraenti anche per le conseguenze, che possono renderlo inefficace dopo la stessa di lui realizzazione Questo triplice esame offre tutta la materia da discutersi in questo articolo.

I casi di sinistro maggiore nei quali può procedersi all'abbandono sono stabiliti dall'art. 399 del nostro Codice, e sono questi i casi di preda, di naufragio, d'investimento con rottura. d'innavigabilità per fortuna di mare, di arresto per parte di potenza straniera, ed anche del governo a viaggio però inco-

minciato, e della perdita finalmente o deterioramento degli effetti assicurati quando il deterioramento o la perdita ascende almeno ai tre quarti del loro valore.

Tutti questi casi sono a senso dei dottori tassativi, e mentre non possono interpetrativamente estendersi, escludono il principio dell' antica giurisprudenza italiana in forza di cui il non arrivo per causa elementare della cosa assicurata nel luogo del destino bastava all' azione dell'abbandono; ma ciò non importa che questi stessi casi non possano essere ampliati o ristretti dall' espressa convenzione delle parti essendo d'altronde, come già abbiamo veduto, permesso ai contraenti di adottare fra di loro quei patti che senza distruggere l'essenza del contratto ne modificano semplicemente gli effetti.

Tra i casi indicati dal pred. art. 399, escluso l'ultimo fondato sulla perdita materiale, tutti gli altri importano a termini della legge quella perdita legale a cui è attribuito definitivamente il carattere del sinistro maggiore anche quando le circostanze escludano la perdita reale mediante il ricupero, od il salvetaggio degli effetti assicurati. Da ciò deriva il principio in forza di cui l' assicuratore non può per es. sottrarsi al pagamento della somma assicurata nel caso di una preda anche quando ne succeda dopo poche ore l'abbandono dal lato del predatore, o ne sia pronunziata la nullità dal giudice competente, come non può esimersi da una tale obbligazione nel caso del naufragio

quando anche le mercanzie assicurate non presentino dietro il loro ricupero una perdita materiale costitutiva da per se stessa del sinistro maggiore.

Nell' enumerazione dei rischii che stanno in virtù della legge a carico degli assicuratori noi abbiamo definita la preda, il naufragio, l'investimento, l' arresto di principe, ed in generale tutti gli altri accidenti di mare nominativamente contemplati dall' art. 380 del nostro Codice. In questo luogo occupandoci dell'azione dell' abbandono dobbiamo vedere quando è che i sei casi indicati dall' art. 399, costituiscono effettivamente quel sinistro maggiore che attribuisce una tale azione all'assicurato.

La preda può come abbiamo veduto verificarsi tanto per parte del nemico, o del pirata quanto anche in tempo di guerra dall' amico sotto il pretesto che la nave e le mercanzie invece di essere neutrali sieno proprietà ostili o di contrabbando. In tutti questi casi essa dà luogo al sinistro maggiore, ma bisogna a questo riguardo avvertire, che il semplice arresto fatto dal belligerante a carico del neutrale per l'oggetto della sola visita senza vero dirottamento e notabile interruzione di viaggio non può a senso dei dottori essere mai considerato una preda per desumerne l' azione dell' abbandono. Il solo arresto eseguito col trasporto della nave in uno dei porti del belligerante facendola dirottare dal suo destino e pretestando la proprietà nemica da rilevarsi dall'esame dell'equipaggio, e dal-

l' inspezione delle carte di bordo può a senso di Emerigon cap. 12, sez. 22, costituire il sinistro maggiore a riguardo della nave, e del carico.

La depredazione ed il saccheggio di un pirata salito violentemente a bordo del bastimento è senza meno una preda per quelle mercanzie, e per quegli oggetti ch' egli si appropria, ma non può costituire il caso di un sinistro maggiore per la nave e le rimanenti mercanzie, e ciò procede tanto nel tema di una occupazione violenta, ed arbitraria, quanto nella circostanza di una transazione col di cui mezzo siasi a così dire redento il carico sacrificandone una porzione ceduta al pirata. Nella differenza di questi due casi, escluso sempre il sinistro maggiore per ciò che non è preso o sacrificato entrano solo i termini di un' avaria particolare o generale siccome vedremo a suo tempo nel titolo delle avarie.

Il riscatto della preda lascia all' opposto sempre costante il sinistro maggiore dipendente dalla verificazione della medesima e dà soltanto il diritto all' assicuratore di poter profittare del riscatto sostenendone l' importo. Secondo gli art. 425 e 426, del nostro Codice, l' assicurato se non ha potuto darne avviso all'assicuratore può riscattare gli effetti predati senza attendere i di lui ordini, ma tosto che ne ha il modo egli deve notificare il riscatto all'assicuratore, il quale ha la scelta di accettarlo o di rifiutarlo coll'obbligo di significare la sua scelta all'assicurato nel

termine di ventiquattro ore aumentato per quanto ci insegnano i dottori di un giorno per ogni tre miriametri di distanza. Se l'assicuratore dichiara anche con una significazione stragiudiziale e per lettere missive di assumere a suo profitto l'accordo preso col predatore egli è in tal caso obbligato di soddisfare, o di contribuire al pagamento del riscatto nei termini della convenzione, ed a proporzione del suo interesse, e continua intanto a correre i rischii del viaggio in conformità del contratto di assicurazione; se invece l'assicuratore dichiara di rinunziare al profitto dell'accordo egli è allora tenuto al pagamento della somma assicurata senza poter nulla pretendere sugli effetti riscattati avvertendo che la legge riguarda come un positivo rifiuto anche la semplice mancanza della notificazione di quella scelta che è lasciata all'arbitrio dell'assicuratore.

Nell'alternativa di questa scelta sono ben facili a concepirsi i motivi di quelle conseguenze che ne derivano tanto in ordine alla continuazione dei rischii quando è accettato il riscatto, quanto per la niuna pretesa dell'assicuratore sugli effetti riscattati quando il riscatto è rifiutato. Nel primo caso accettando a suo profitto l'accordo l'assicuratore si libera dal pagamento dell'intiero sinistro e dichiara egli medesimo di voler continuare negli effetti dell'assicurazione anche col pericolo di dover pagare una somma maggiore di quella assicurata; nel secondo rifiutando l'accordo egli non

può avere diritto agli effetti riscattati perchè il sinistro da esso pagato non lascia alcun ricupero dietro la compra che si fa a così dire dall'assicurato degli effetti predati col mezzo della somma, ch'egli paga per operarne il riscatto. Ritengasi a questo proposito che tanto la scelta attribuita all'assicuratore quanto le sue conseguenze procedono in senso della legge nel supposto della notificazione del riscatto che è ingiunto all'assicurato, se egli la ommette dichiara implicitamente di aver agito per il solo suo conto ed interesse lasciando correre il contratto come se non fosse avvenuta la preda, e rinunzia perciò a qualunque ricorso contro il suo assicuratore, ciò che si rileva d'altronde dall'obbligo della notificazione espressamente impostali dalla legge.

Il Naufragio che abbiamo egualmente già deffinito è sempre un sinistro maggiore per la nave che rimane infranta, o sommersa di cui l'armatore soffre la perdita materiale, ma esso è ad un tempo un sinistro maggiore fondato sulla perdita legale anche per le mercanzie che ne formano il caricamento, le quali possono perciò abbandonarsi dall'assicurato al suo assicuratore malgrado ch'esse sieno ricuperate dal naufragio. Tale è l'insegnamento dei Dottori fondato sulla locuzione generale ed indefinita dell'art. 399 = *L'abbandono può essere fatto in caso di naufragio.*

L'investimento con rottura è anch'esso un caso di abbandono tanto per la nave che per il carico. Nel-

l'antica ordinanza del 1681 la rottura e l'investimento erano due casi separati, ma gli abusi che ne derivavano a carico degli assicuratori avevano in Francia suggerita la dichiarazione del 1779, la quale è poi stata seguitata dal Codice. Quando succede un investimento con rottura si verifica sempre un sinistro maggiore sia per il bastimento che per le mercanzie senza che debba esso dipendere dall'impossibilità di rilevarne la nave, come hanno erroneamente creduto alcuni scrittori confondendo le disposizioni adottate nel caso dell'innavigabilità con quelle stabilite per l'investimento, e la quistione non può restare in concreto se non che sulla qualità e l'importanza della frattura voluta dalla legge per l'azione dell'abbandono. A questo riguardo molte decisioni avevano reso da principio in qualche modo fluttuante, ed incerta la giurisprudenza, ma oramai è pacifico che all'effetto dell'abbandono la rottura deve interessare l'opera viva del bastimento, ed essere in certo modo considerabile dirimpetto alla qualità ed alla struttura del medesimo. Su di questo particolare i tribunali devono sempre decidere coll'avviso dei periti.

L'innavigabilità per fortuna di mare forma il quarto caso di abbandono enunziato nell'articolo 399, essa è per altro un sinistro maggiore nelle assicurazioni sopra il corpo ed attrezzi della nave senza estendersi, meno il caso contemplato dall'art. 421 alle mercanzie, ed alle assicurazioni sopra facoltà.

Nel titolo del capitano si sono opportunamente indicate le due specie d'innavigabilità conosciute da tutte le leggi marittime ed aventi gli stessi effetti distinguendo l'innavigabilità *assoluta* la quale si verifica quando la nave è ridutta ad uno stato da non poter più essere riparata dall'altra innavigabilità *relativa*, la quale ha luogo alloraquando la riparazione non è conveniente per l'incertezza del suo risultato o per la massima spesa, ed anche quando mancano i mezzi necessarii ad eseguirla. Queste due specie d'innavigabilità producono entrambe l'azione dell'abbandono a riguardo della nave assicurata, e per la seconda l'uffizio dei periti è quasi sempre indispensabile al Giudice che deve dichiararla.

Per autorizzare l'azione dell'abbandono è però necessario che l'innavigabilità del bastimento sia dichiarata dal Console o dal giudice locale, e che essa derivi d'altronde da una fortuna di mare ossia da una di quelle cause elementari, che sono a carico dell'assicuratore. Se l'innavigabilità non è infatti constatata col decreto dell'autorità competente non è allora certo il caso che si esige all'effetto dell'azione dell'abbandono, ed a questo riguardo non vi è che la limitazione dipendente dalle località in cui non potendosi realizzare il mezzo indicato dalla legge possono ammettersi a senso dei dottori delle prove suppletive desunte dal giornale di bordo, dalla deposizione dell'equipaggio, e da qualunque siasi mezzo constatante

lo stato della nave: se da altra parte l'innavigabilità non deriva da fortuna di mare ma dal vizio intrinseco e dalla vetustà del bastimento non può allora farsi luogo nè all'azione straordinaria dell'abbandono, nè all'azione ordinaria dell'avaria poichè l'assicuratore non risponde, come già si è veduto, delle perdite dipendenti dalla natura della cosa assicurata; ed è qui dove sottentrano le massime di quella presunzione legale, che serve a stabilire nei diversi casi particolari gli effetti del contratto a carico dell'uno piuttosto che dell'altro dei contraenti. Se la nave è stata prima della partenza visitata dai periti, i quali nè abbiano accertato l'idoneità o se esiste quella ricognizione che sogliono farne gli assicuratori rinunziando alla visita di cui abbiamo altrove parlato la presunzione sta allora per l'assicurato e l'innavigabilità si attribuisce alla causa elementare, se manca invece il processo di visita la presunzione sta per l'assicuratore, e l'innavigabilità si ascrive al vizio intrinseco della nave. Queste presunzioni possono ciònondimeno escludersi con una prova positiva in contrario, e parlando di quella dipendente dalla mancanza della visita non deve mai tralasciarsi di avere un riguardo a quella causa prossima elementare a cui nelle circostanze debba evidentemente, o ragionevolmente attribuirsi l'innavigabilità della nave.

L'azione straordinaria dell'abbandono dipendente dal caso dell'innavigabilità riguarda come già si è

detto in un modo assoluto l'assicurazione dei bastimenti, e meno un caso speciale non si applica alle assicurazioni sopra facoltà sia che le mercanzie trovandosi deteriorate non possano più considerarsi come navigagabili, sia che la nave su di cui sono caricate non possa atteso il di lei stato trasportarle essa medesima al luogo della loro ultima destinazione.

L'innavigabilità genericamente indicata nel quarto alinea dell'art. 399, è dallo sesso legislatore riferita al solo bastimento assicurato sicccome e vincesi dai sucessivi articoli 419 e seg. del nostro Codice, e la deteriorazione delle mercanzie è d'altronde contemplata all'effetto dell'abbandono dall'ultimo alinea del predetto art. 399, alloraquando la deteriorazione ascende almeno ai tre quarti del valore degli effetti assicurati. Da ciò rilevasi che se il deterioramento delle mercanzie avvenuto pendente il viaggio anche per degli accidenti di mare non permette più di farle navigare sino al porto della loro destinazione è allora neccessario di effettuarne la vendita il di cui prodotto deve offrire il risultato della perdita proveniente dal loro deterioramento per conoscere se vi è il caso dell'abbandono, o dell'avaria; ma ciò dimostra nello stesso tempo che la sola innavigabilità delle mercanzie occasionata da quello stato in cui non convenga più di esporle alla continuazione del viaggio assicurato non può da per se sola costituire l'azione dell'abbandono a carico del loro assicuratore.

Nello stesso modo l' inabilità della nave alla continuazione del viaggio non da nell' economia del Codice il diritto all' assicurato dell' abbandono delle mercanzie ad eccezione del solo caso in cui non si trovi entro i termini segnati nell' art. 417, un altro bastimento capace di eseguirne il trasporto. Questa eccezione che è l' unica fra di noi ricevuta a riguardo del non arrivo delle mercanzie nel porto della loro destinazione è scritta nell' art. 424: del resto il capitano che rapresenta l' assicurato è tenuto a fare ogni diligenza per procurarsi il bastimento capace dall' anzidetto trasporto, l' assicuratore continua a correre su di questo i rischii dell' assicurazione, ed è inoltre obbligato alle spese dello scarico, della custodia, del rimbarco delle mercanzie non meno che al sopranolo a cui si faccia luogo per la surrogazione ordinata dalla legge. Tali sono le disposizioni degli articoli 420, 22 e 23 del nostro Codice letteralmente copiate dal Codice Francese.

L' arresto per parte di una potenza straniera, che non deve secondo la sua definizione confondersi colla preda, e quello altresì proveniente dal governo dopo il cominciamento del viaggio formano anch' essi un caso di abbandono quando non se ne conosce lo scioglimento entro il tempo prefisso dalla legge. Verificatosi l' arresto l' assicurato è tenuto entro tre giorni dalla di lui notizia a renderne consapevole l' assicuratore facendo intanto tutte le diligenze possibili onde otte-

nere la liberazione degli effetti arrestati, e quando non abbia luogo l'anzidetta liberazione egli non può procedere all'abbandono se non dopo lo spazio di sei mesi se l'arresto è avvenuto nei mari d'Europa nel Mediterraneo, o nel Baltico, e dopo il termine di un anno se esso si è verificato in un paese più lontano. Questi termini stabiliti dall'art. 417, non corrono se non che dal giorno in cui l'arresto è stato notificato all'assicuratore, essi sono ridotti ad un mese e mezzo nel primo caso, ed a tre mesi nel secondo se le merci arrestate sono di lor natura soggette a deperimento, e quando lo scioglimento dell'arresto arriva prima del termine stabilito dalla legge è allora escluso l'abbandono, ma non è per questo esclusa l'azione ordinaria dell'avaria competente all'assicurato per i danni occasionati dall'arresto se questo non dipende da quella colpa di cui non risponde l'assicuratore.

Finalmente la perdita, o la deteriorazione la quale ascende ai tre quarti della cosa assicurata è l'ultimo caso di abbandono enunciato nell'ultimo alinea dell'art. 399. Nell'impero dell'antica ordinanza di Francia in cui parlavasi della perdita intiera diverse erano le opinioni degli scrittori a riguardo della di lei verificazione dovendosi a senso delle leggi Romane considerare perduta la cosa anche quando ne resti qualche picciola parte, ma il Codice ha tolto sotto di un tale rapporto qualunque quistione stabilindo espressamente che la perdita o la deteriorazione degli effetti assicu-

rati proveniente ben inteso dagli infortunii marittimi dà luogo all'azione dell'abbandono quando essa ascende almeno ai tre quarti del loro rispettivo valore.

Questo ultimo caso induttivo dell'azione dell'abbandono si applica secondo la comune giurisprudenza all'assicurazione della nave come a quella delle facoltà. Nell' assicurazione sopra corpo ed attrezzi la perdita dei tre quarti deve in regola generale risultare da un calcolo di confronto fra il valore primitivo della nave all'epoca del contratto, e quello a cui essa sia ridotta dopo i sofferti infortunii nel luogo in cui se ne esanima dai periti lo stato. Questo calcolo non ammette quanto al valore primitivo veruna indagine allorchè esiste nella polizza la valutazione convenzionale, nella di lei mancanza il valore dell'epoca del contratto può determinarsi dal costo della costruzione, dalle spese di riparazioni fatte prima della partenza della nave, dalla di lei età, dal giudizio per ultimo che ne possono formare i periti argomentado dallo stato dei danni allo stato precedente, e se il calcolo di cui parliamo è qualche volta desunto, come ho già veduto, dall' ammontare delle spese di riattamento egli è a tale riguardo da osservarsi, che queste spese devono unicamente riferirsi ai danni causati alla nave da quei casi elementari di cui rispondono gli assicuratori ciò che appella sempre allo stato primitivo della nave per non comprendervi quelle riparazioni che rimediassero alla condizione in cui essa si trovava all' epoca della stipulazione del contratto.

Nelle assicurazioni sopra mercanzie non è al certo indifferente la disputa diretta a stabilire se nel calcolo della perdita richiesta per l' azione dell' abbandono debba solamente tenersi conto della perdita o della deteriorazione intrinseca degli effetti assicurati, o se possano invece comprendervisi anche le spese estrinseche occasionate dallo stato dei medesimi effetti onde provvedere all'interesse del assicuratore. Dovendosi p. es. vendere le mercanzie in uno scalo del viaggio attesa l'avaria da esse contratta per una fortuna di mare non vi è dubbio che s' incontrano necessariamente le spese dello sbarco del dazio, del ricondizionamento, e quelle altresì degli atti di vendita: Ora queste spese diminuiscono come ognun vede per l' assicurato il ricavo delle mercanzie, il quale può offrire la perdita dei tre quarti se esse vi si deducono mentre prescindendo da una tale deduzione il prodotto della vendita può escludere la perdita di sopra accennata, ed è qui appunto dove si presenta la disputa sull' inclusione nel detto calcolo del danno intrinseco, ed estrinseco che ne soffre l'assicurato.

Nella risoluzione di questa disputa Boulai-Paty, Pardessus, e diversi altri scrittori opinano che all'effetto dell'abbandono non debba tenersi conto se non che del danno intrinseco, ma Dageville seguitato se non erro da Lemonnier combatte vivamente la loro opinione comprendendo nel calcolo dei tre quarti anche il danno estrinseco per delle ragioni che non meri-

tano a mio giudizio di essere disprezzate. La stessa causa elementare è infatti quella che produce l' uno e l'altro danno verificatosi sul valore effettivo delle mercanzie, l'assicurato nell' interesse dello stesso di lui assicuratore è d' altronde tenuto ad usare ogni diligenza diretta ad impedirne la perdita totale, e mentre egli spende per evitare un danno maggiore non ricava nello stesso tempo dalla cosa assicurata se non che quel netto prodotto che gliene rimane dedutte le spese della di lei possibile conservazione. Queste riflessioni mi hanno sempre fatto inclinare all'avviso di Dageville, io stesso ho procurato di esornarle in due cause che ho patrocinate per i negozianti Rossi e Polleri contro i loro rispettivi assicuratori, ma devo ingenuamente confessare che il nostro Senato ha seguitata l'opinione contraria rigettando l' azione dell' abbandono perchè il ricavo delle merci esclusa la deduzione dei dazii, e delle spese non presentava la perdita del 75 per cento sul valore per cui erano state assicurate.

La perdita reale di cui ragioniamo si riferisce sempre al valore della cosa assicurata nel tempo e luogo del caricamento, essa si verifica senza dubbio all'effetto dell' abbandono tanto nel caso in cui proceda da un solo ed unico accidente di mare, quanto nell' altro caso in cui sia stata produtta da una serie di avarie incontrate nel corso del viaggio, e questa medesima perdita si suppone necessariamente dalla legge nel tema del si-

stro presunto di cui abbiamo già parlato sulla scorta dell'art. 405 del nostro Codice. Quando partito il bastimento non si ha più alcuna notizia nè di lui, nè degli effetti assicurati per il corso di uno o due anni secondo il viaggio a cui era destinato è troppo naturale di presumerne la perdita, ed è su di una tale presunzione che la legge accorda all'assicurato il diritto dell'azione straordinaria diretta al pagamento dell'ammontare dell'assicurazione.

Finito in tal modo l'esame dei casi che danno luogo all'abbandono resta ora a vedere in quali termini debba esso effettuarsi, quali sieno i modi con cui debba essere realizzato, e quali finalmente ne sieno gli effetti.

A questo proposito primà di parlare dei termini e delle forme dell'abbandono è essenziale di trattenersi un momento sulla disposizione dell'art. 400 del Codice in cui secondo ciò che erasi detto sull'arresto del governo è generalmente prescritto che l'abbandono non può essere fatto prima che il viaggio sia incominciato. Nei veri principii della soggetta materia quando si parla di viaggio s'intende sempre di parlare del viaggio *assicurato*, e questo comincia col cominciamento dei risici che nelle assicurazioni dei bastimenti ha luogo dalla partenza della nave, ed in quelle delle facoltà esordisce dalla caricazione delle mercanzie: prima del cominciamento dei risici è impossibile che l'assicuratore sia risponsabile di un qualunque siasi sinistro

minore o maggiore perchè prima dei medesimi non ha vita il contratto, e mentre questi principii incontrastabili dimostrano l'inutilità del predetto art. nasce ciò nonostante il dubbio che il legislatore abbia voluto parlare del viaggio materiale il quale comincia colla partenza della nave; ciò ripugna per altro all'essenza dell'assicurazione marittima, ed io penso che se le mercanzie sinistrassero dopo essere caricate per un fortunale occorso nel porto ove ne è succeduto il caricamento competerebbe per certo all'assicurato il diritto di farne l'abbandono ai di lui assicuratori. L'art. 400 tradutto letteralmente dal Codice Francese esige a scanzo di ogni dubbio una maggior precizione.

Ciò premesso cominciando dai termini entro i quali deve effettuarsi l'abbandono giova prima di tutto osservare, che la legge regolandone il corso ha voluto concedere un tempo all'assicurato onde egli potesse conoscere anche in ragione delle distanze se le fosse più conveniente di abbandonare gli effetti assicurati, oppure di agire in avaria a norma di quella scelta che le compete, come vedremo in seguito, nel caso eziandio di un sinistro maggiore senza permettere dall'altro lato, che restasse troppo lungamente incerta la condizione dell'assicuratore sulla scelta delle due azioni importanti nel caso principalmente della perdita legale l'obbligazione alternativa dello sborso della somma assicurata, o il rifacimento della semplice avaria.

Con questo scopo l'art. 403, partendo dalla notizia

dell' occorso sinistro ha stabilito il termine entro di cui deve effettuarsi l'abbandono a proporzione della minore o maggiore distanza fra il luogo dello stesso sinistro, ed il luogo della dimora dell'assicurato.[1] Nelle disposizioni del predetto articolo il termine è infatti di sei mesi dal giorno della ricevuta notizia della perdita verificatasi nei porti o sulle coste dell'Europa, dell'Asia, e dell'Affrica nel Mediterraneo, oppure in caso di preda dal giorno della notizia della condotta del bastimento in uno dei porti e luoghi situati sulle coste anzidette; questo termine si estende invece al periodo di un'anno dopo la ricevuta notizia della perdita successa o della preda condotta nelle Indie occidentali, alle isole Azorre, alle Canarie o Madera, ed altre isole o coste occidentali dell'Affrica ed orientali dell'America; ed il termine finalmente è protratto sino a due anni dalla notizia delle perdite accadute e delle prede trasportate in tutte le altre parti del mondo.

La notizia che forma l'estremo da cui partono tutti questi termini non deve essere vaga ed incerta, ma sicura e positiva, essa può dipendere dagli avvisi particolarmente avuti dall'assicurato da provarsi con ogni mezzo legale dall'assicuratore, e può anche dedursi dalla pubblica notorietà nel luogo della dimora dell'assicurato medesimo. Le voci vaghe ed indeterminate, le quali lascino in qualche modo incerto, e dubbioso il sinistro del bastimento contemplato nel contratto non servono per comune sentimento dei dottori a precisare

l'estremo che mette in corso i termini disopra indicati.

Questi termini riguardano anche dietro la lettera del predetto art. 403 i soli casi di quella perdita materiale, o legale che costituisce da per se stessa il sinistro maggiore da cui dipende sul momento l'azione dell'abbandono, ma non convengono immediatamente a quegli altri casi nel quali il sinistro maggiore ha bisogno di un tempo, o di una dichiarazione per essere costituito a norma della legge. Nell'arresto praticato da una potenza sugli effetti assicurati il termine all'abbandono non può nascere se non che dalla spirazione di quel termine che verifica nell'arresto il sinistro maggiore; nell'altro caso dell'innavigabilità se si tratta della nave il termine deve cominciare dalla dichiarazione che essa è innavigabile, e dall'epoca invece della mancanza del bastimento da surrogarsi al trasporto se si tratta delle mercanzie, e nel caso per ultimo del sinistro presunto non può farsi luogo alla decorrenza di un termine qualunque se non che dopo la spirazione dell'anno o dei due anni stabiliti dalla legge per la presunzione della perdita totale della cosa assicurata.

Trascorsi questi termini, che i dottori applicano anche al tema della riassicurazione nei rapporti fra il riassicurato ed il suo riassicuratore, l'art. 403 dichiara espressamente che l'assicurato non può più essere ammesso a fare l'abbandono, ciò che importa la decadenza dall'azione straordinaria diretta al pagamento della somma assicurata, ma deve a questo proposito

osservarsi che i termini assegnati dalla legge possono essere estesi dalla convenzione delle parti, e che la decadenza dell'azione può essere anch'esclusa dalla condotta dell'assicuratore, il quale dopo la notificazione del sinistro autorizzi anche tacitamente l'assicurato a differire la realizzazione dell'atto di abbandono.

Oltre ai termini di sopra indicati l'atto dell'abbandono è sottoposto a delle forme che interessano la di lui legittimità.

Nella forma esterna l'abbandono si fa per atto di usciere, od anche di notaro debitamente significato all'assicuratore, e può anche farsi per polizza privata sottoscritta dallo stesso assicuratore, il quale lo accetta nella pratica della nostra piazza coll'opportuna riserva di tutte le eccezioni che le possano come meglio competere sull'esistenza del sinistro dedotto dall'assicurato.

Nella forma interna l'abbandono non può essere nè parziale, nè condizionale, quando si tratta dell'assicurazione sopra corpo ed attrezzi non può in esso escludersi il nolo guadagnato dalla nave nel viaggio in cui siasi verificato il sinistro a carico dell'assicuratore, ed in qualunque assicurazione l'assicurato è tenuto a dichiarare nell'atto di abbandono le altre assicurazioni ch'egli abbia fatte, od ordinate, ed i denari altresì ch'egli abbia preso a cambio marittimo sugli effetti assicurati.

Quando l'assicurato esercitando l'azione straordinaria

dichiara di voler esigere l'intiero importo dell'assicurazione, siccome questo deve in senso della legge corrispondere al valore della cosa su di cui cade il contratto, così è ch'egli è obbligato ad abbandonare la totalità onde non dividere a suo talento gli effetti dell'assicurazione, ed è questo il motivo per cui l'abbandono non può mai essere parziario. Il solo scoperto sia esso di quota o di quantità è quello che non deve essere abbandonato come intieramente estraneo all'assicuratore.

Nella stessa guisa quando l'assicurato sceglie di abbandonare la cosa per esigere l'importo della di lei assicurazione, siccome deve surrogare il suo assicuratore in tutti i diritti ch'egli può avere sulla medesima, così è ch'egli non può pretendere di abbandonarla in un caso e di ritenerla in un altro. L'abbandono deve perciò essere puro ed assoluto e l'assicurato non può quindi in caso per es. di preda abbandonarla all'assicuratore quando sia dichiarata legittima, e pretendere di ritenerla quando essa fosse liberata.

Questi principii adottati dalla giurisprudenza universale sono anche ammessi dall'art. 402 del nostro codice. L'altro principio il quale c'instruisce che l'abbandono della nave assicurata comprende necessariamente il nolo da essa guadagnato nel viaggio dell'assicurazione si trova adottato dall'altro art. 416, in cui è disposto che il nolo delle merci salvate quando anche fosse stato anticipatamente pagato fa parte del-

l'abbandono del bastimento, ed appartiene all'assicuratore senza pregiudizio dei diritti di coloro che hanno imprestato a cambio marittimo, delle azioni dei marinari per i loro salarii, e delle spese per ultimo fatte durante il viaggio. Il nolo guadagnato dalla nave nel periodo di quella navigazione che arreca il sinistro a carico del di lei assicuratore si considera dalle leggi come un'accessorio della medesima dirimpetto tanto più alla circostanza che il lucro di un tal nolo si sostanzia in quel viaggio di cui l'assicuratore ha assunto il pericolo; esso non può quindi come un accessorio essere escluso dall'abbandono della nave che ne è il principale, e ciò procede come c'insegna Emerigon anche a riguardo del nolo percepito sulle mercanzie sbarcate durante il viaggio in uno scalo intermedio.

La dichiarazione di non essersi fatte, ne *fatte fare* ne ordinate altre sicurtà, nè di aver preso danari a cambio marittimo sugli effetti assicurati dipende dall'essenza della vera e propria assicurazione. Noi abbiamo infatti veduto ch'essa non può mai essere un sogggetto di lucro, ma il mezzo semplicemente di evitare un danno, e che l'eccedente del di lei importo sul valore della cosa annulla se è fraudulento l'intiera assicurazione a profitto del solo assicuratore operandone invece lo storno proporzionale quando l'eccedente è di buona fede per parte dell'assicurato; da ciò nasce nell'armonia della legge la necessità di quella dichiarazione che è richiesta nell'abbandono per cono-

scere se gli effetti assicurati sieno già coperti da altre assicurazioni o cambii marittimi, ed è questa la ragione per cui nel caso di una dichiarazione fruandolenta la legge priva l'assicurato del benefizio e degli effetti dell'assicurazione. Tutto ciò risulta dagli articoli 409 e 410 del nostro codice.

Dal tenore di questi articoli si rileva che l'anzidetta dichiarazione è una parte integrante dell' abbandono, ma a questo proposito deve osservarsi che se essa manca nell' atto dell' abbandono medesimo, può per altro supplirvisi con un atto posteriore, purché venga questo effettuato nel termine, che vedremo in seguito stabilito per l'esercizio dell' azione straordinaria diretta al pagamento della somma assicurata. La dichiarazione posteriore sospende il termine dell' anzidetto pagamento che ò pure fissato dalla legge, e che nel detto caso non comincia se non che dal giorno in cui essa è notificata all' assicuratore, ma essendo l' assicurato tenuto ad effettuarla, onde legittimare il proprio abbandono non può una tale dichiarazione suppletiva essere più eseguita quando sia spirato il termine per agire contro dell' assicuratore, rimanendo dopo un tal termine prescritta, come noteremo in appresso, l'azione straordinaria già più volte indicata.

Dopo i termini e le forme dell' abbandono succedono gli effetti che ne derivano fra l'assicurato e l'assicuratore.

In primo luogo, l' abbandono accettato o giudicato valido trasmette irrevocabilmente da per sè stesso la

proprietà della cosa abbandonata alla persona dell'assicuratore, il quale succede di pien diritto senza bisogno di verun' altra significazione nella piazza e luogo dell' assicurato. Questa trasmissione definitiva ed irrevocàbile non può essere in verun modo ritrattata dallo stesso assicurato, meno la prova di un errore sulle circostanze che avessero fatto credere verificato un sinistro il quale fosse invece insussistente, e non può egualmente escludersi dall' assicuratore sotto il pretesto del ritorno del bastimento, onde dispensarsi dal pagamento della somma assicurata. L' irregolarità di un abbandono condizionale o parziario non può nemmeno servire all' assicurato per escluderne le conseguenze, perchè le qualità a tale riguardo volute nel medesimo dalla legge non sono richieste senonchè nell'interesse ed a vantaggio dell'assicuratore. Così opinano tutti gli scrittori.

In secondo luogo l'abbandono hà un effetto retro attivo per cui rimonta all'epoca del sinistro, e questa massima insegnata da tutti i Dottori non è al certo contradetta dalla poco precisa redazione dell'art. 415 del Codice, nel quale è scritto che le cose assicurate appartengono all'assicuratore dal giorno dall'abbandono. Con queste espressioni il legislatore è partito dall'idea che non si può calcolare sul trapasso della proprietà se non che quando l'assicurato ne ha egli medesimo fatta la dichiarazione col mezzo dell'abbandono, ma ciò non esclude quella retroattività che si ès empre am-

messa dalla giurisprudenza universale facendo operar l'abbandono dall'epoca di quel sinistro da cui esso deriva onde non ammettere l'assurdo che l'assicurato potesse disporre di quegli effetti ch'egli intendeva di abbandonare al suo assicuratore.

Dalla retroattività di cui parliamo dipendono infatti diversi altri principii che sono altrettanti canoni di giurisprudenza nella soggetta materia.

Tutte le operazioni del ricupero degli effetti naufragati alle quali dia opera l'equipaggio sono fino a concorrenza del valore degli stessi effetti a pericolo, e comodo dell'assicuratore a cui ne è fatto l' abbandono, le determinazioni prese dal capitano dopo un sinistro qualunque senza gli ordini dell'assicurato riguardano tutte la persona dello stesso assicuratore di cui il capitano diventa il mandatario legale per l'effetto dell'anzidetta retrotrazione, ed invece tutte le disposizioni date dopo il sinistro dall'assicurato in ordine alla proprietà importano a senso di tutti i dottori una tacita rinunzia al diritto dell'abbandono. I soli atti conservatorii sono quelli che non pregiudicano un tale diritto, e che sono anzi raccomandati dalla legge.

Finalmente l' ultimo effetto dell' abbandono si è quello di produrre l' obbligazione dell' assicuratore al pagamento della somma assicurata entro il termine di tre mesi dopo la di lui notificazione indicato dall'articolo 412 laddove non sia stabilito un diverso termine nella polizza di assicurazione.

L' obbligo di questo pagamento, che non ammette alcun compenso coll' ammontare liquido del ricupero esistente a mani dei terzi, è correlativo all' azione straordinaria competente all' assicurato a seguito dell' abbandono, ma questa azione esige come abbiamo altrove osservato la prova del risico in genere, ed in ispecie unitamente a quella del sinistro maggiore, e deve poi essere dedutta in esercizio nel termine di sei mesi a partire dall' atto dell' abbandono rimanendo altrimenti prescritta a norma delle disposizioni contenute nell' art. 461 del Codice.

La prescrizione stabilita dal predetto articolo non colpisce per altro se non che l' azione straordinaria dell' abbandono senza estendersi come vedremo in appresso all' azione ordinaria diretta al rifacimento del danno minore, essa può essere esclusa a senso dell' altro art. 464 da una promessa per atto pubblico o privato, come dall' assestamento del conto, o dall' interpellanza giudiziale, e seguitando la buona fede del commercio può anche essere eliminata dalla condotta dell' assicuratore, il quale induca l' assicurato a far venire dal luogo del sinistro dei documenti diretti a giustificare maggiormente la propria intenzione. Emerigon cita infatti ben molti giudicati nei quali si è esclusa la prescrizione anche per i semplici *pour parlers* occorsi sulla ricerca dei predetti documenti fra l' assicurato ed i suoi assicuratori.

La prova dei due estremi del risico, e del sinistro

si presta le molte volte a delle eccezioni che si propongono dall'assicuratore per sottrarsi al pagamento della somma assicurata, ed a loro riguardo si fà luogo a quel giudizio provisorio e definitivo ch'era ammesso nella giurisprudenza italiana, e che si trova ora letteralmente ripristinato nell' art. 414 del nostro codice: quando le eccezioni dell'assicuratore sono di facile soluzione, il giudice pronunzia definitivamente sulla dimanda dell' assicurato accogliendo o rigettando l'azione dell'abbandono, e quando invece le eccezioni sono come dicono i pratici, di alziore indagine si ammette allora la condanna provvisoria dell' assicuratore obbligando l'assicurato a prestare idonea sicurtà per la restituzione che possa essere ordinata a di lui carico colla sentenza definitiva. L'art. 414 stabilisce quest' ordine di giudizio anche per l' ammissione delle prove che fossero offerte dall'assicuratore, le quali si annoverano sempre dai dottori fra le eccezioni di alziore indagine, e dispone nello stesso tempo che la cauzione è estinta, ed il fidejussore liberato dopo il lapso di qnattro anni se non vi fù instanza giudiziale.

Tutto il fin qui detto basta, se non erro, per conoscere le massime che riflettono l'azione dell'abbandono competente in caso di sinistro maggiore all' assicurato, e la correlativa obbligazione imposta dalla legge all' assicuratore. Vediamo ora quali sono i principii che regolano l'altra di lui obbligazione tendente al rifacimento dell' avaria incontrata dagli effetti assicurati.

SEZIONE QUARTA ART. SECONDO

Dell' obbligazione dell' assicuratore nel caso di avaria.

Tutte le perdite ed i danni avvenuti nel corso della navigazione alla cosa assicurata per qualsiasi accidente marittimo, quando non costituiscono un caso di sinistro maggiore, producono in favore dell' assicurato l'azione dell' avaria, e stabiliscono l' obbligazione nell'assicuratore del loro adeguato rifacimento.

Quest' azione ed obbligazione, che i dottori chiamano ordinaria, è quella che deriva più propriamente dalla natura del contratto di assicurazione marittima, ed essa compete all' assicurato anche nel caso del sinistro maggiore, mentre l' abbandono è a termini della legge un diritto facoltativo , a cui si può rinunziare, scegliendosi nella speranza del ricupero l' azione diretta al rifacimento della sola avaria. Così nel caso di una preda o di un naufragio può l' assicurato se vi è la probabilità del rilascio , o quella del salvetaggio, attenersi alla sola emenda del danno derivante dall'uno o dall' altro dei predetti avvenimenti, e l' assicuratore non può da suo lato volere che sia unicamente esercitata l'azione straordinaria dell'abbandono. Notisi ch'io, parlo dell' azione attribuita all' assicurato, allorchè rimane la speranza di un ricupero , perchè la Corte di Rennes

ha deciso li 26 luglio 1819 nella causa Luzet, che non si può far luogo ad una scelta fra l'azione dell'avarìa e quella dell'abbandono, quando vi è una perdita totale ed assoluta, la quale non presenta i termini abili ad esercitarla, e perchè mi sembra che questa decisione sia consentanea ai principii, coi quali deve interpretarsi la facoltà data dalla legge all'assicurato.

Nei casi che si prestano alla scelta di cui parliamo è insorta la disputa se l'assicurato possa dopo che ha scelto desistere dall'azione dell'avaria per promuovere quella dell'abbandono, e rinunziare a quest'ultima per far valere quella della avaria. Nel dissenso ch'esiste a questo proposito fra gli scrittori, come può vedersi da Boulay-Paty, e Dageville io penso che non si possa variare da un'azione all'altra per un mero tratto di volontà giacchè la scelta contiene un quasi contratto di cui può giovarsi l'assicuratore, ma opino nello stesso tempo, che esclusa dai tribunali l'azione proposta per la prima in giudizio, non resti pregiudicata l'altra azione competente all'assicurato: così se nel supposto e nella credenza di un ricupero si fosse scelta in caso di naufragio l'azione dell'avaria alla quale non potesse farsi luogo secondo la dottrina della corte di Rennes, perchè la perdita fosse risultata assoluta, l'assicurato avrebbe a mio parere il diritto di procedere all'abbandono, e se scelto quest'ultimo ne fosse dal giudice dichiarata l'inssusistenza perchè la perdita non arrivasse per es. ai tre quarti del valore degli effetti

assicurati, sussisterebbe per quanto io credo l'altra azione dell'avaria a carico degli assicuratori. Questa giurisprudenza si è ammessa nelle due cause Rossi e Polleri di cui ho altrove parlato, nelle quali rigettato l'abbandono per la non inclusione del danno estrinseco nel calcolo della perdita dei tre quarti sono poi stati condannati gli assicuratori al rifacimento dell'avaria.

L'azione ordinaria di cui ci stiamo occupando importa come già si è detto il rimborso del danno minore verificatosi nella cosa assicurata. Questo danno si regola anche a termini dell'art. 401 in ragione del rispettivo interesse dei due contraenti avuto riguardo allo scoperto dell'assicurazione, e trattandosi di determinarne la quantità non si ritiene mai per massima generale fra gli assicurati e gli assicuratori il valore della cosa nel luogo dello scarico, ma quello semplicemente del luogo, e tempo del caricamento. Gli utili sperati ed anche realizzabili nel luogo della destinazione delle mercanzie non possono prestare alimento alla vera e propria assicurazione, e se nel calcolo dell'avaria comune proveniente dal gettito gli assicuratori ne sopportano il contributo sul valore delle mercanzie ragguagliato al luogo dello scaricamento, l'eccezione dipende come vedremo in seguito dal principio in forza di cui tutti gli effetti componenti la massa contribuente si apprezzano anch'essi sul valore che hanno nel luogo dello scarico in maniera tale che gli assicuratori non ne rimangono pregiudicati per la ragione dell'aumento

proporzionale del tutto = *Attendu que l'augmentation proportionelle de valeur que l'on donne aux effets jettes, et aux effets sauvés*, così *l'Emerigon*, *opere une juste balance.*

Il danno che da luogo all'azione dell'avaria esercibile dall'assicurato contro l'assicuratore è le molte volte un danno materiale dipendente da quella perdita e deteriorazione degli effetti assicurati che non ascende ai tre quarti del loro valore, ma qualche volta può essere anche, per quello che veniamo di dire, un danno a così spiegarmi semplicemente legale derivante dal contributo già di sopra accennato o dalla vendita delle mercanzie eseguita pendente il viaggio dal capitano, ed in questo ultimo danno i diritti dell'assicurato non si estendono mai regolarmente parlando all'azione dell'abbandono, ma si ristanno soltanto all'azione ordinaria dell'avaria diretta al rifacimento del danno medesimo.

Quando il capitano vende nel corso del viaggio le mercanzie del caricatore per riparare il suo bastimento questa vendita anche operata sulla loro totalità non da all'assicurato secondo l'avviso dei dottori il diritto dell'abbandono perchè non si tratta di una perdita o di una deteriorazione di valore nel senso dell'ultimo alinea dell'art. 399 mentre le mercanzie vendute devono pagarsi al caricatore sul ragguaglio del prezzo corrente all'epoca dell'arrivo nel luogo della discarica, nel caso di una tal vendita l'azione attribuita all'as-

sicurato anche dall' arresto della Cassassione Francese dei 9 febbraio 1842 si è quella dell'avaria in forza della quale l'assicuratore è tenuto a sopportare la differenza in meno che possa verificarsi fra il prezzo del luogo del caricamento e quello della discarica potendo le mercanzie essere conservate ad un rialzo di prezzo, e può anche essere tenuto al pagamento del prezzo integrale delle mercanzie, corrente nel luogo della discarica purchè l'assicurato lo surroghi nei suoi diritti contro il capitano e l'armatore della nave, ed ogni altro obbligato a termini degli articoli 250 e 328 del Codice di cui abbiamo parlato nella loro sede particolare.

Quando nel corso del viaggio succede una deliberazione diretta alla comune salvezza, la quale da luogo come vedremo a suo tempo al regolamento dell'avaria generale, il contributo a cui sieno tenute le mercanzie assicurate anche nel caso in cui ecceda i tre quarti del loro valore non produce neppur esso a senso della maggior parte dei dottori l' azione dell'abbandono perchè non si verifica la perdita o la deteriorazione contemplata dall' ultimo alinea dell' art. 499, ma conferisce semplicemente all'assicurato il diritto di averne il rimborso in linea di avaria dall'assicuratore tenuto all'emenda del danno dipendente dal predetto contribnto. Questa dottrina professata da Boulay-Paty e da Pardessus non è a mia cognizione contradetta dalla pratica della nostra piazza.

Nelle deliberazioni prese per la comune salvezza

vi è come si vedrà a suo tempo il gettito di una parte del carico onde alleviare la nave minacciata di un imminente naufragio. Il gettito delle mercanzie assicurate si considera come un danno minore alloraquando non adegua una perdita ascendente almeno ai tre quarti del loro valore, ed è perciò riparato dall' assicuratore in linea di avaria, esso forma invece soggetto dell'abbandono allorchè cade sulla totalità o sui tre quarti degli effetti assicurati perchè importa la perdita materiale contemplata dall'art. 399, ed in tal caso l'assicuratore pagando la perdita sottentra nei diritti dell'assicurato contro gli altri proprietarii della nave e del carico per il contributo ad essi spettante nel regolamento dell'avaria generale. Quando le mercanzie assicurate devono all'opposto sostenere l'anzidetto contributo dirimpetto al gettito eseguito sugli altri effetti del carico entra allora per l'obbligo dell'assicuratore la dottrina già di sopra riferita sulla semplice azione dell'avaria accordata in tal caso all'assicurato.

Nelle assicurazioni della libertà dell'uomo non può mai entrare come ognun vede se non che l'azione ordinaria diretta a far cessare il danno della schiavitù mediante l'opportuno riscatto della persona. Verificata la schiavitù l'assicuratore è obbligato a pagare la somma convenzionalmente stabilita per il riscatto quando essa è specificata nella polizza, e quando la liberazione fosse assunta in un modo generico egli è allora obbligato a sborsare quella somma che sia necessaria ad

ottenerla avendo riguardo alle circostanze, ed alle consuetudini che potevano facilmente prevedersi dai contraenti.

Nella misura dell'anzidetta obbligazione i dottori hanno proposto in primo luogo il dubbio se l'assicuratore sia tenuto al riscatto per una somma esorbitante che fosse a tal uopo richiesta dal predatore, ed hanno poi egualmente dubitato se il riscatto sia dovuto quando lo schiavo sia liberato o fuggito, oppure siasi reso defunto prima di una mora colposamente frapposta ad operarne la liberazione. Quanto al primo dubbio Emerigon partendo dalla natura del contratto che è di stretto diritto opina per l'obbligazione indefinita dell'assicuratore allorchè non è specificata la somma del riscatto, e Pothier allegando soprattutto la buona fede con cui devono interpetrarsi le convenzioni mercantili è invece di avviso che l'assicuratore sia unicamente tenuto a sborsare quella somma che possa a norma delle circostanze essere indicata dalla presunta volontà delle parti; relativamente poi al secondo tanto Pothier ed Emerigon quanto il nostro pratico Targa rispondono concordemente, che commessa la stipulazione per la perdita della libertà deve l'assicuratore eseguire il riscatto dello schiavo liberato o fuggito ed anche resosi defunto alloraquando si è nella polizza obbligato ad una somma specificata in contratto attesa la massima *sufficit conditionem extitisse*, ma non ammettono un tale obbligo quando il riscatto è soltanto ge-

nericamente promesso poichè il fatto della liberazione è personale, e poichè nei casi di sopra espressi ne diviene impossibile l'adempimento; io non mi trattengo di più sopra di queste opinioni perchè l'assicurazione della libertà dell' uomo è a nostri giorni ben poco frequente.

Del resto l' azione dell' avaria non può mai cumularsi con quella dell' abbandono, ed essendosi verificati dei danni precedenti al sinistro maggiore l' assicurato intentando l'azione straordinaria diretta al pagamento della somma assicurata non può nello stesso tempo pretendere il rifacimento dei danni di sopra indicati a meno che non sia a ciò autorizzato da una convenzione contraria. L'assicuratore collo sborso della predetta somma è intieramente liberato, e questa massima professata da tutti i dottori è anche formalmente stabilita nei due arresti della Corte di Cassazione di Parigi degli 8 gennaio 1823, e 15 dicembre 1830.

La stessa azione dell' avaria è inoltre sottoposta tanto alla franchigia legale dell' un per cento, quanto alla franchigia convenzionale delle quali abbiamo parlato nell' esame delle clausole solite a stipularsi nei contratti di assicurazione marittima, ed è al seguito della legge che ne fissa il ragguaglio ripetibile, ed in forza dei patti diretti ad escluderne il debito ch' essa può cessare di essere a carico dell' assicuratore siccome abbiamo veduto a riguardo soprattutto delle assicurazioni dei bastimenti.

Finalmente l' azione dell'avaria è anch'essa soggetta

in virtù dell'art. 462 ad una prescrizione, la quale si compie come quella del cambio marittimo col lapso di cinque anni decorsi dalla data del contratto, e può egualmente rimanere esclusa coll' eccezione di quella inamissibilità a cui si fa luogo in senso dell'altro art. 463 del Codice, allorchè le mercanzie avariate sono state ricevute senz' una protesta eseguita entro tre giorni dal loro ricevimento, e senza una dimanda giudiziale proposta entro il termine di due mesi dall' epoca della protesta medesima.

La prescrizione stabilita dall' art. 462, ben lungi di essere meramente presuntiva, è invece una prescrizione assoluta, la quale non ammette il rimedio del giuramento da deferirsi all' opponente, ma cessa per altro secondo l' art. 464 tanto per l' interpello giudiziale e l' assestamento del conto, quanto per la ricognizione del debito fatta per atto pubblico, o privato. Avvertasi che la sola rimessa del conto corrente non riconosciuto dall' assicuratore non impedisce dietro la giurisprudenza dei tribunali il decorso della prescrizione, come non l'impedisce sul residuo il pagamento di una parte del debito dell' avaria.

L' eccezione d' inamissibilità chiamata dai francesi *fin de non recevoir* dipendente dalla mancanza della protesta, e dal difetto della successiva dimanda giudiziale procede a senso sempre dei tribunali anche quando le mercanzie sieno state ricevute all'estero dal consegnatario dell' assicurato, essa non ha però luogo

se non che nel caso di un ricevimento reale in forza di cui l'assicurato potesse conoscere lo stato dell'avaria, ed è anche esclusa secondo l'avviso dei dottori dalle proposizioni di accomodamento, dalla nomina dei periti, e perfino dai *pour parlers* coi quali gli assicuratori abbiano in qualche modo consentito di rimettere all'assicurato le formalità richieste a loro riguardo dalla legge.

Chiudendo il titolo devo ancora osservare, che le teorie le quali regolano le azioni e le obbligazioni dell'assicurato, e dell'assicuratore procedono in tesi generale anche fra quest'ultimo ed il di lui riassicuratore. Nella segregazione materiale dei due contratti di assicurazione e riassicurazione è ben vero, come insegnano i dottori, che il primo assicurato non può agire contro del riassicuratore se non che in virtù di una cessione o coll'esercizio tutto al più delle azioni utili competenti al suo debitore, siccome è vero altresì, che le spontanee e gratuite remissioni fatte dall'assicurato al suo assicuratore non proffittano al riassicuratore; ma da tutto questo non può nella correlazione legale dei due contratti desumersi la conseguenza, che non competano al riassicuratore tutte le eccezioni riguardanti la nullità del primo contratto e l'insussistenza del risico e del sinistro colle quali egli possa sottrarsi ad una obbligazione che non può sussistere a di lui carico se non sussiste nello stesso tempo quella dell'assicuratore da lui riassicurato. Queste eccezioni

si propongono direttamente contro del primo assicurato perchè il riassicuratore gode come garante e nel proprio interesse di tutti i mezzi di difesa competenti al garantito, esse hanno pur luogo dirimpetto al primo assicuratore che avesse anche inprudentemente pagato il sinistro, perchè data l'insussistenza della sua obbligazione non può il di lui fatto pregiudicare la condizione del di lui riassicuratore, e questa dottrina deve a mio credere anche ritenersi nel caso del patto con cui fosse stipulato di sborsare la somma della riassicurazione sulla ricevuta del pagamento eseguito dall'assicuratore all'assicurato, poichè ritenuta la nullità del primo contratto e l'insussistenza del sinistro e del risico mancherebbe nell'assicuratore quella buona fede per cui alcuni dottori rimandano in tal caso come abbiamo già detto il riassicuratore ad agire contro del primo assicurato, ed entrerebbero invece i termini di una colpa lata, e di una possibile collusione che non sarebbero al certo assistiti almeno nel giudizio definitivo del patto già di sopra accennato.

Ecco la serie dei principii che interessano secondo le nostre leggi l'essenza, la forma, e la natura del contratto di assicurazione marittima; questi principii ch'io ho procurato di svolgere con quella brevità che conviene ad un corso accademico presentano ciò nonostante lo scioglimento delle molte quistioni che frequentemente insorgono nella soggetta materia, ed io discendo perciò all'analisi dell'ultimo titolo della giurisprudenza mercantile marittima.

LIBRO TERZO

TITOLO OTTAVO

Delle Avarie

L' avaria secondo l' art. 427 del Codice è quella spesa straordinaria, o quel danno che si verifica nel corso di un viaggio marittimo a riguardo del bastimento, e delle mercanzie tanto congiuntamente, che separatamente dopo il caricamento e la partenza sino all' arrivo, ed alla discarica; questa definizione procede però in un senso generico fra i proprietarii della nave e del carico, ed allorchè si tratta dei rapporti ch'essi possano avere coi loro assicuratori, è allora mestieri che si aggiunga specificamente alla medesima la nota della provenienza della spesa e del danno dall' uno o dall' altro di quei casi fortuiti, e di quei risici che formano il soggetto dell' assicurazione marittima.

Nei termini della predetta definizione è abbastanza evidente che, dovendo l' avaria consistere nel danno materiale o nella spesa straordinaria a cui si faccia luogo durante il viaggio in pregiudizio della nave o delle facoltà, non possono perciò essere mai considerate come avarie le spese ordinarie della navigazione, alle quali va soggetto il bastimento, come quelle altresì del-

l'esportazione ed importazione delle mercanzie, che ne formano il carico: i diritti di congedo, di ancoraggio, di rimorchio, di visita, di tonnellaggio, ed altri consimili sono spese del bastimento, come i dazii sono spese di spedizione delle mercanzie; le prime vengono contemplate nel nolo, e le altre trovano un compenso nell'aumento del valore della merce nel luogo del destino, ed è perciò impossibile che questi oneri possano comprendersi nella classe di qualunque siasi avaria.

Gli scrittori che si sono occupati della materia dell'avaria, la quale è per la sua frequenza sommamente importante, dopo avere indagata l'etimologia del vocabolo, che a dire di Emerigon è ben difficile di precisare, hanno distinte in più classi le avarie che succedono assai facilmente nel corso di ogni navigazione, come può vedersi in Veytsen in Kurike, e in Baldasseroni, ma le distinzioni da essi affacciate consistono più nelle parole che nella sostanza, riducendosi tutte alle due specie di avaria, l'una semplice e particolare, e l'altra commune, ossia generale, le quali, seguitando il diritto romano sotto il titolo *Ad L. Rhod. de iact.* non meno che le ordinanze di tutti i popoli commercianti desunte per la massima parte dalla Guida, e dal Consolato del mare sono espressamente contemplate dal nostro Codice.

Prescindendo dalle convenzioni particolari, colle quali non può mai immutarsi a senso dei dottori la natura delle avarie, ma può soltanto modificarsene l'applica-

zione a carico degl' interessati, la legge si è occupata tanto dell' avarìa particolare quanto dell' avaria generale, essa ha precisati i casi e le conseguenze di queste due diverse avarie stabilindo i principii da cui sono rispettivamente regolate, e trattandosi dell'avarìa generale a cui sono sottoposti i proprietarii della nave, e delle mercanzie, ha anche additate le norme di quel contributo, che ciascuno deve sostenere sulla massa del danno costituente l' avarìa commune. Lo sviluppo dei principii adottati a tutti questi riguardi dalla legge forma il soggetto del presente titolo naturalmente diviso in due diverse sezioni, l' una diretta a distinguere la natura, e gli effetti delle due avarie di sopra indicate, e l' altra tendente ad accennare le regole della contribuzione di tutti gli interessati all' avaria generale.

TITOLO OTTAVO — SEZIONE PRIMA

Dell'avaria particolare e generale.

Nei pericoli della navigazione qualunque avaria, tranne quella dipendente dal vizio intrinseco della cosa, ha sempre per regola generale la sua origine dall'uno o dall' altro di quei casi fortuiti ed elementari che frequentemente s' incontrano sul mare, e l' unica differenza che esiste fra l' avaria particolare e l' avaria generale si è quella che la prima deriva unicamente ed esclusivamente dal solo caso fortuito, e nella seconda

si unisce invece al caso fortuito anche il fatto dell'uomo. Quando la nave e le mercanzie vengono danneggiate da una causa fortuita ed elementare, a cui non contribuisce in alcun modo la volontà dell'uomo l'avaria è allora semplice e particolare, perchè il caso fortuito colpisce unicamente il proprietario della cosa danneggiata — *Res perit domino* — quando invece il danno e la spesa straordinaria derivano da una deliberazione presa dal capitano e dall'equipaggio per evitare l'imminente pericolo del sinistro e del danno maggiore = *periculi imminentis evitandi causa* = l'avaria in tal caso è generale, perchè la scelta del danno minore *violentata*, come dice Targa dall'*accidente del pericolo* è diretta alla salvezza della nave, delle mercanzie, e perfino della vita dei marinari. Ecco in poche parole la regola che distingue le due diverse avarie di cui ci occupiamo.

Nell'analisi dell'avaria generale vedremo quali sono le condizioni che devono per la di lei verificazione accompagnare la scelta del danno minore: per ora è prima di tutto opportuno d'intrattenersi sui casi e sulle conseguenze dell'avaria semplice, e particolare.

Sotto il rapporto di quest'avaria le disposizioni del nostro Codice, seguitando anche in questa parte le traccie del Codice francese, hanno esplicitamente considerati i danni derivanti dal vizio intrinseco della cosa o dalla colpa e negligenza del capitano, come quelli altresì dei casi fortuiti compresi nei pericoli della na-

vigazione dai quali sogliono più frequentemente dipendere le avarie marittime.

Nel primo alinea dell' art. 433 è dichiarato che sono avarie particolari i danni accaduti alle merci per vizio loro proprio, e questa dichiarazione non ammette alcun dubbio poichè devono essere particolari quei danni che derivano dalla natura della cosa, e che appartengono perciò al di lei proprietario. Se per esempio un carico di grano si riscalda durante la navigazione per la lunghezza del viaggio il di lui deterioramento è senza contrasto un avaria particolare che deve unicamente sopportarsi dal caricatore che ne ha la proprietà.

Nell' articolo 435, è pure disposto che sono avarie particolari i danni occasionati alle mercanzie per colpa del capitano e dell'equipaggio, mentre il quasi delitto non colpisce se non che il padrone della cosa che resta a tal riguardo danneggiata. Così se le mercanzie rimangono avariate per la non esatta chiusura dei boccaporti, per la mancanza di un regolare ancoraggio, e per qualunque altro accidente causato anche dalla sola negligenza del capitano l' avaria riguarda esclusivamente il caricatore ed il proprietario delle mercanzie, il quale ha per altro il suo regresso contro il capitano, e l'armatore della nave a termini dei principii da noi sviluppati sull'azione esercitoria.

Finalmente nel sopradetto art. 433, si enumerano i casi fortuiti, e gli accidenti marittimi che costitui-

scono la semplice avaria particolare, ma questa enumerazione meramente dimostrativa non ristringe ai soli casi in essa designati la verificazione di una tale avaria; ed anzi nell'alinea finale del predetto articolo, è generalmente stabilita la regola che sono avarie particolari *le spese fatte, ed i danni sofferti per il solo bastimento, o per le sole mercanzie dopo il caricamento e la partenza sino al ritorno ed alla discarica.*

Dietro l'anzidetta enumerazione, la quale è in molte parti conforme ai principii della giurisprudenza universale, sone in primo luogo avarie particolari i danni causati senza il concorso dell' uomo tanto alla nave che alle mercanzie dal solo fatto della tempesta, della preda, del naufragio, e dell' investimento.

Nel caso della tempesta se durante il fortunale l'acqua del mare pregiudica le mercanzie penetrando nella cavità della nave, e se la nave perde per causa della stessa tempesta delle gomene, delle vele, degli alberi tutti questi danni sono sempre un avaria particolare che va rispettivamente a carico dell'armatore, e del noleggiatore del bastimento. *Si deterior facta sit navis* così nella legge 2. *ff. Ad. Leg. Rhod. de jact. aut si quid exarmaverit nulla facienda est collatio.*

Nell'altro caso della preda se il nemico od il pirata salito violentemente al bordo della nave s'impadronisce di una parte delle mercanzie, od altri effetti, ed utensigli della nave medesima, la perdita che ne risulta è sempre una semplice avaria particolare men-

tre il furto si sostiene esclusivamente dal proprietario della cosa derubata. *Quod praedones abstulerint* così nella detta legge 2. *certum est eum perdere cuius fuerat.*

Nel caso per ultimo del naufragio e dell'investimento fortuito ed involontario i danni che ne derivano alla nave, ed alle mercanzie sono egualmente avarie particolari per il gran principio già a noi avvertito = *Res perit domino* = ed entra a questo riguardo il ditterio nautico = *Chi perde perde, chi salva salva.* Noi vedremo nell'avaria generale ciò che riguarda l'investimento deliberato per la commune salvezza, in quello di cui attualmente parliamo; le stesse leggi Rodie seguitate dal Consolato del mare, e da tutte le ordinanze marittime non vi riconoscono se non che il caso dell'avaria particolare = *Ammisse navis damnum* L. 5. ff. ad leg. *Rhod. collationis consortio non sarcitur per eos qui merces suas a naufragio liberaverunt.*

Seguitando l'enumerazione contenuta nel predetto art. 433, entrano in secondo luogo nel novero delle semplici avarie particolari tutte le spese accessorie dirette a riparare i danni dipendenti dai sinistri già di sopra indicati. Per questo motivo vanno in avaria particolare le spese fatte per salvare le mercanzie dal naufragio, ciò che deve per altro intendersi sotto la riserva delle massime relative al consorzio del salvetaggio generale, e per la stessa ragione si dichiarano

esclusivamente a carico dell'armatore del bastimento le spese di qualunque approdo cagionato dalla perdita fortuita delle vele, degli alberi, e degli altri arredi come quelle altresì derivanti dalla necessità dell'approvisionamento della nave.

Nello stesso modo si annoverano dal predetto articolo 433 nella classe delle avarie particolari gli alimenti ed i salarii dei marinari durante il corso della quarantena qualunque sia la natura del noleggio, e vi si comprendono egualmente le spese dell'approdo cagionato dal bisogno della riparazione di una *vena d'acqua* contratta dalla nave, e le paghe e panatiche dell'equipaggio durante la detenzione del bastimento in un scalo di rilascio a motivo dell'arresto di una potenza, o per il bisogno delle occorrenti riparazioni alloraquando la nave è noleggiata a viaggio. Di questi ultimi casi noi parleremo per altro esaminando le quistioni ed i dubbii che si presentano nella soggetta materia dopo che avremo classificata, e stabilita l'avaria generale.

Questa seconda specie di avaria, che chiamasi anche *grossa* perchè abbraccia il corpo della nave, e la massa di tutti gli effetti che ne formano il caricamento è fondata come ognun sa sul dovere che hanno tutti gl'interessati di concorrere in proporzione del loro interesse a quel sacrifizio che si è volontariamente incontrato per salvare le stesse loro proprietà dall'imminente pericolo del sinistro e come essa si ubica naturalmente

sulla ragionevolezza e sul risultato dell'anzidetto sacrifizio, così è che varie sono le condizioni le quali si reputano dai dottori assolutamente indispensabili alla di lei verificazione.

Nell'art. 430 del Codice s' indicano i casi dell' avaria generale accennati da tutte le legislazioni marittime, e questa indicazione è anche essa come quella dell' avaria particolare semplicemente dimostrativa essendo nell' ultimo alinea del predetto articolo stabilita la massima, che sono avaria generale tutti i danni volontariamente sofferti e tutte le spese fatte dietro deliberazioni ragionate pel bene e per la salvezza commune del bastimento e delle mercanzie dopo il carico e la partenza sino all'arrivo ed allo scaricamento.

Secondo le indicazioni speciali del predetto articolo, e lo sviluppo dato dai dottori alla massima in esso adottata entrano in avaria generale le cose rimesse al pirata od al nemico a titolo di composizione e pel riscatto del bastimento e delle mercanzie. L' occupazione arbitraria del nemico, o del pirata, che costituisce come si è di sopra avvertito i soli termini dell' avaria particolare, è un fatto violento, ed un caso di forza maggiore a cui deve essere unicamente sottoposto l' individuo che ne è colpito, la transazione invece operativa del riscatto è la scelta del danno minore per liberarsi dalla perdita del tutto, ed è perciò che la stessa legge seconda sotto il titolo ad L. Rhod. de jact distinguendo i due casi dopo aver detto che è avaria particolare

ciò che è violentemente tolto dai pirati stabilisce al contrario l' avaria generale sopra tutto quello che siasi loro dato a titolo di transazione. *Si navis a piratis redempta sit omnes contribuere debent, omnium enim contributione sarcitur quod pro omnibus datum est.*

Nella medesima categoria entrano le gomene, le ancore e gli altri effetti abbandonati per la salvezza commune, onde liberarsi nella repentina traversia del mare dal pericolo del naufragio, o fuggire dal nemico, siccome vi sono pure compresi gli alberi tagliati per lo stesso oggetto della commune salvezza in tempo per es. di un fortunale. *Arbore caesa*, così nella leg. 5. del predetto titolo, *ut navis cum mercibus liberari possit equitas contributionis locum habebit*; anzi a proposito degli alberi tagliati, mentre è avaria particolare come già si è veduto l' albero rotto dalla violenza del vento va però in avaria generale la perdita ed il gettito di questo medesimo albero quando esso si getta deliberatamente in mare perchè non imbarassi nell' urto della tempesta, le manovre della nave calcolandone, come c' insegna l' Emerigon, il solo valore a cui era ridotto dopo la circostanza della rottura.

. Per lo stesso motivo della commune salvezza sono pure avaria generale i danni risultati da uno sforzo straordinario di vele diretto a sottrarsi alla preda, o all' investimento su di una spiaggia vicina, come lo sono del pari le scialuppe appositamente abbandonate per non perdere in tempo di guerra la protezione di

un convoglio, o per salvarsi dall'inseguimento del nemico. Emerigon cita infatti il caso di un industre capitano francese che inseguito da diversi legni nemici mise in mare sul far della notte una imbarcazione illuminata dopo la quale cambiando di rotta riuscì ad ingannarli, ed evitò in tal maniera di essere predato, instruindoci nello stesso tempo che la perdita dell'imbarcazione fu con apposita sentenza mandata in avaria generale.

Dietro lo stesso principio si calcolano egualmente in questa avaria le spese della cura e del trattamento dei marinari feriti in diffesa del bastimento comprendendosi nel loro numero secondo la maggior parte dei dottori anche i passaggieri, quelle altresì occasionate dall'ingresso in un porto, o dal pagamento di una scorta e deliberate come una misura tendente a preservarsi dalla preda del nemico, le spese incontrate per allegerire il bastimento entrando in un seno, o in un fiume onde evitare la tempesta, quelle egualmente fatte per rimettere a gala la nave fortuitamente investita compresivi i danni causati alla medesima quando essa si aprisse per estrarne le mercanzie, e finalmente anche le spese del giudizio sostenuto in buona fede per far dichiarare nulla la preda del bastimento nel luogo ove siasi condotto dal predatore avvertendo a questo proposito che secondo la giurisprudenza costantemente ammessa in Francia, ed attestata da Emerigon, ottenuta la liberazione sono

anche in tal caso avaria generale le paghe e le panatiche dell'equipaggio rimasto a bordo per conservare il bastimento predato.

Tutti questi casi scritti per una parte nell'art. 430, ed accennati per l'altra da Veytsen, da Casaregis, da Emerigon e da molti altri scrittori in virtù della massima generale adottata dallo stesso articolo a seguito del Consolato del mare, e di tutte le ordinanze marittime non sono i soli che costituiscano il tema dell'avaria grossa e comune ; ben altri se ne indicano dagli scrittori ricavati sempre dal gran principio della deliberazione tendente alla scelta del danno minore a profitto di tutti gl' interessati, e senza parlare in questo luogo delle paghe e panatiche consumate per la detenzione proveniente dall'arresto del principe, o dal bisogno delle riparazioni di cui ci occuperemo come già si è detto nelle quistioni della soggetta materia, si offrono a tale riguardo assai frequenti i casi dell'investimento volontario, e del gettito delle mercanzie, sull'ultimo dei quali si è anche appositamente intrattenuto il nostro Codice.

Quando la violenza della tempesta fa prevedere quasi certo, o sommamente probabile il naufragio si delibera allora se le circostanze lo permettono di andare ad investire sulla spiaggia più vicina onde salvare per quanto è possibile il bastimento, ed il carico; i danni che ne risultano tanto alla nave che alle mercanzie entrano in tal caso in avaria generale quando

l'investimento restando nei suoi termini ha ottenuto lo scopo della salvezza comune, e quando il nostro Codice parla dell' investimento considerandolo come un' avaria semplice e particolare si riferisce senza dubbio al caso dell' investimento fortuito ed involontario, e non già a quello volontariamente deliberato per evitare il naufragio.

Nella stessa maniera quando infuria il fortunale, e minaccia in alto mare il sinistro della nave e delle mercanzie il capitano e l'equipaggio si determinano le molte volte ad operare un gettito diretto ad alleggerire il bastimento onde possa più facilmente resistere all'urto della tempesta, e gli effetti gettati in mare entrano nel contributo dell'avaria generale perchè la loro perdita è volontariamente destinata alla comune salvezza. Così dispone a termini della giurisprudenza marittima lo stesso art. 430, il quale include anche opportunamente nell'avaria i danni cagionati dal gettito alle mercanzie rimaste nel bastimento.

Fin qui abbiamo accennati quei casi che costituiscono più frequentemente quell'avaria grossa, e comune la quale si sostiene in via di contributo dai proprietarii della nave e delle mercanzie colle regole che indicheremo nella successiva sezione, ma all'effetto ch'essa abbia luogo tre sono le condizioni indispensabili alla di lei verificazione desunte evidentemente dalla legge, e dal sentimento unanime dei dottori.

In primo luogo è necessaria la deliberazione con cui si scelga il danno minore per evitare il maggiore, la quale si chiama in Italia, *germinamento*, vocabolo diretto ad indicare che si è inteso per la salvezza commune di mettere in massa ed in un sol corpo — *in unum germem* — la nave ed il di lei carico.

Questa deliberazione richiesta in tutte le operazioni tendenti alla commune salvezza, ed espressamente ingiunta nel caso del gettito si deve prendere secondo l'articolo 440 dal capitano e dai principali dell'equipaggio sentito anche il parere degl'interessati nel carico se essi si trovano al bordo della nave; al parere di questi ultimi come poco esperti nell'arte della navigazione e più interessati a voler ciecamente conservare le loro proprietà prevale per altro l'avviso del capitano e degli altri uffiziali, ed in assenza dei caricatori nel conflitto fra il capitano, ed i principali dell'equipaggio la più vera opinione professata da Casaregis, da Emerigon, da Boulay-Paty e da varii altri scrittori attribuisce la preferenza al parere del capitano, siccome già abbiamo veduto nel titolo ad esso relativo, salva la di lui obbligazione personale s'egli avesse colposamente rigettato l'avviso degli uffiziali subalterni della nave.

Nella deliberazione del gettito dovendo questa essere ragionevole tutte le leggi marittime seguitate dall'art. 441 del Codice ordinano che si gettino prima di tuttò le cose meno necessarie, le più pesanti e

quelle di minor valore lasciando dopo di esse la scelta al capitano anche col parere dell'equipaggio di procedere al gettito delle mercanzie del primo ponte della nave che Delvincour indica per il ponte inferiore, ed una volta che l'anzidetta deliberazione è stata presa e si è eseguita deve essere dal capitano redatta in iscritto tosto che può avere il modo di farlo, in essa devono accennarsi i motivi che l'hanno suggerita non meno che gli effetti gettati e danneggiati dal gettito colla sottoscrizione degli individui che vi sono concorsi, ed il suo contenuto deve per ultimo essere trascritto sul giornale di bordo di cui abbiamo parlato nel titolo del capitano: art. 442.

Tutte queste formalità che devono precedere ed accompagnare la deliberazione del gettito, la quale è poi sottoposta ad essere confermata dal capitano al primo porto di approdo (art. 443) contemplano quel germinamento regolare a cui può farsi luogo nella graduazione del pericolo, ma vi è principalmente nel gettito un germinamento chiamato dai dottori irregolare che ha lo stesso effetto, e di cui se ne trascrive il fatto nel giornale di bordo dopo che è stato intieramente eseguito. Questo germinamento succede alloraquando senza un'anteriore prevedimento diviene improvvisamente così forte e minaccioso il pericolo da non lasciare il tempo a quelle consultazioni che possono realizzarsi nell'altro germinamento; in questo caso il capitano e l'equipaggio deliberano col fatto dando tutti

opera al gettito, e ciò è tanto frequente nelle contingenze della navigazione, che il gran pratico Targa ci attesta nelle sue ponderazioni marittime cap. 58 di avere soltanto veduti nella sua lunga esperienza quattro o cinque casi di gettito regolare su dei quali si presentarono dei gravi sospetti, additandoci nello stesso tempo che nelle consuetudini marittime anche il gettito irregolare si è sempre ammesso e rispettato da tutti i tribunali.

In secondo luogo perchè si verifichino i termini dell'avaria generale è egualmente necessario, che la deliberazione sulla scelta del danno minore sia presa in tempo abile mentre esiste cioè il ragionato pericolo del sinistro, e mentre un tale pericolo è ancora in un grado evitabile. Se si procedesse infatti ad un gettito quando non vi fosse il timore di un probabile naufragio è chiaro in tal caso che si tratterebbe allora di una colpa, e baratteria del capitano e dell'equipaggio la quale costituisce come già abbiamo veduto la semplice avaria particolare a carico dei proprietarii col diritto di esserne indennizzati a loro scelta dal capitano e dall'armatore; e se si deliberasse p. e. d'investire quando la nave per effetto della tempesta si trova nell'atto stesso dell'investimento è anche in questo caso del pari evidente che si tramuterebbe in avaria generale quell'accidente marittimo che non offre a termini della legge se non che il tema dell'avaria particolare, ciò che non è al certo permesso in pregiudizio della massa di tutti gl'interessati.

Finalmente perchè si faccia luogo all' avaria generale produttiva del contributo di cui parleremo in appresso è in terzo luogo inpispensabile che il sacrifizio incontrato nella scelta del danno minore abbia realmente ottenuto il suo effetto colla salvezza della nave e del carico dal pericolo di quel maggiore infortunio per cui si è volontariamente deliberato il sacrifizio medesimo. Questo principio ripetuto da tutti gli scrittori è esemplificato da Targa nel caso dell' investimento allorchè deliberandosi d' investire si cade ciò nonostante colla rottura della nave in un vero naufragio laddove entra sempre il comune ditterio, *chi salva salva chi perde perde*, e questo stesso principio è confermato da tutte le ordinanze marittime nell' altro caso del gettito in cui se non si salva nel corso dello stesso fortunale il bastimento non si fà mai luogo ad alcun contributo a riguardo delle mercanzie gettate o danneggiate per la commune salvezza, e nel quale si ammette invece il contributo dell' avaria generale se cessato il fortunale, e continuandosi il viaggio il bastimento viene a perdersi per la sopravvenienza di una nuova e diversa tempesta. Gli effetti ricuperati in questo caso dal naufragio contribuiscono per lo stato in cui si trovano dedutte anche le spese del ricupero all'indennizzazione del gettito perchè esso ha salvato nel primo infortunio il bastimento, ed ha conservate quelle mercanzie che si sono poi ricuperate dal successivo naufragio. Così è anche letteral-

mente disposto dai due articoli 453 e 454 del nostro Codice.

Distinte in tal modo le due specie di avaria l' una particolare e l' altra generale, la prima delle quali si sostiene come già si è osservato da quelli che ne sono esclusivamente colpiti, e l'altra si distribuisce a carico di tutti gl' interessati restano ancora ad accennarsi alcuni dubbii relativi a qualche caso particolare, li quali dipendono in gran parte dalla poca precisione del nostro Codice di Commercio copiato come ho detto altre volte troppo ciecamente del Codice francese.

Nella classificazione dell' una o dell' altra avaria si è dubitato dai dottori se mentre vanno in avaria generale la cura ed il trattamento dei marinari, e dei passeggieri feriti nella difesa del bastimento debbano anche collocarsi nella stessa sede i danni materialmente riportati dalla nave nel combattimento sostenuto col nemico. Emerigon considerando questi danni come un caso fatale proveniente *ab extra* lascia questi medesimi danni a carico particolare dell' armatore, ma Pothier, e Valin li calcolano all'opposto in avaria generale, e l' opinione di questi ultimi seguitata come la più equitativa da Delvincourt non mi sembra a dir vero soggetta ad una plausibile controversia, perchè i danni dei quali parliamo provengono senza meno *ab intra* dietro la deliberazione del combattimento diretto a diffendersi dal nemico, e perchè essendo d' altronde ge-

neralmente ammesso che tutte le perdite volontariamente incontrate per sottrarsi alla preda devono essere regolate in avaria generale non vi può essere ragione di stabilire il contrario a riguardo dei danni arrecati alla nave dal combattimento deliberato nelle viste della salvezza commune in diffesa della medesima.

Nella stessa classificazione i dottori hanno altresì proposto il dubbio se debba mandarsi in avaria generale la perdita delle barche ossia *scialuppe* sulle quali siensi caricate delle mercanzie per allegerire il bastimento nell'ingresso di un seno o di un fiume onde evitare il pericolo della tempesta o l'inseguimento del nemico: a questo proposito Vinnio, Veytsen, ed alcuni altri scrittori opinano che una tal perdita debba considerarsi come un'avaria particolare poichè l'impiego delle barche anzidette per l'allegerimento della nave entra nell'uso che deve prestarsene a seguito del contratto di noleggio, ma Emerigon è d'avviso che una tale opinione debba solo ritenersi alloraquando le scialuppe appartenessero ad un terzo che le avesse a tal uopo affittate, sostenendo troppo giustamente ch'esse si devono calcolare in avaria generale quando appartengono al bastimento poich'esse formano un tutto colla nave, e col carico da cui sono staccate assieme alle mercanzie per la comune salvezza.

Finalmente dietro l'art. 430 del Codice, e dietro la massima di diritto per cui si collocano in avaria generale i danni cagionati dal gettito alle altre mer-

canzie considerandoli come un seguito immediato della deliberazione relativa al medesimo si è pure eccitato il dubbio se lo stesso debba dirsi a riguardo dei danni causati per una tale operazione alla nave. La Guida del mare lasciava questi danni in avaria particolare per la ragione del compenso dipendente dal lucro del nolo, e l' antica ordinanza di Francia li escludeva dal regolamento dell' avaria generale a meno che il danno non si fosse fatto appositamente per facilitare il gettito rompendosi per es. in qualche parte il bastimento; ora questa giurisprudenza escluso qualunque avviso contrario è frà di noi eretta in legge dagli articoli 452 e 456, nei quali è disposto che non vi è luogo a contributo per il danno del bastimento salvo che nel caso in cui il danno siasi arrecato per facilitare il gettito, e che le merci contribuiscono invece alla riparazione dei danni causati al bastimento se esso siasi deliberatamente aperto per la loro estrazione.

I dubbii finora proposti trovano facilmente la loro risoluzione nei principii generali della soggetta materia o nella positiva disposizione della legge, quelli che ingeriscono una maggiore difficoltà dipendono dalla poca esattezza di alcuni alinea degli articoli 430 e 433 del nostro Codice corrispondenti agli art. 400 e 403 del Codice Francese.

Nel sesto alinea dell' art. 430, il quale contiene come già si è veduto l' enumerazione dimostrativa delle avarie generali è espressamente stabilito, che si de-

vono comprendere nel loro numero le paghe e le panatiche dei marinari durante la detenzione del bastimento causata dall' arresto di una potenza, o dalla necessità della riparazione dei danni volontariamente sofferti per la salvezza comune se il bastimento è noleggiato *a mese*.

Nel terzo alinea dell' art. 433 in cui si enumerano i casi delle avarie particolari è invece disposto che sono tali le spese risultanti da qualunque approdo dipendente dal motivo di riparare il bastimento che facesse acqua senz' alcun cenno a tale riguardo della natura del di lui noleggio, e nel quarto alinea dello stesso articolo sono pure dichiarate avarie semplici e particolari le paghe e le panatiche dell' eguipaggio durante il corso della detenzione del bastimento occasionata dall' arresto di una potenza, o dal bisogno delle occorrenti riparazioni quando il bastimento è noleggiato a *viaggio* senza che siavi una distinzione qualunque sulla natura dei danni volontariamente incontrati per la salvezza comune, o meramente provenienti da un caso elementare e fortuito.

Ora nell' insieme di queste disposizioni emergono delle difficoltà sull' applicazione dei veri principii ai casi in esse contemplati su delle quali deve a mio giudizio richiamarsi l' attenzione del legislatore per dare colle opportune riforme una norma sicura ai tribunali incaricati di decidere le contestazioni che frequentemente occorrono nella soggetta materia.

Nella legge 6. ff ad L. Rhod. *De jact.* parlando del

caso ben facile ed ordinario in cui la nave assalita nel corso del viaggio, e danneggiata dalla tempesta siasi trovata costretta a rilasciare in uno scalo intermedio per mettersi colle necessarie riparazioni in istato di proseguire sino al luogo del destino, si trova dalla risposta del giureconsulto stabilito che le spese a tale effetto occorrenti vanno a carico dell'armatore della nave come avaria particolare: *quia sumptus magis instruendae navis quam conservandarum mercium gratia facti sunt..*

A fronte per altro di questa legge commentata nello stesso senso da Vinnio da Kurike e da Duareno la giurisprudenza francese riferendo la risposta del giureconsulto alle spese delle materiali riparazioni correlative ai danni occasionati dal mero caso fortuito era affatto contraria, come ce ne assicura l'Emerigon, a riguardo delle spese causate dall'approdo, e dal bisogno delle anzidette riparazioni, ed eguale era pure per quanto è a mia cognizione la dottrina italiana allora quando veniva deliberato l'approdo per continuare il viaggio senza il pericolo di un'ulteriore sinistro. Con questo sistema si passavano in avaria particolare le spese corrispondenti al materiale riattamento della nave, ma andavano in avaria generale tutti i diritti di ancoraggio, le spese dello scarico, magazinaggio e ricaricamento delle mercanzie come pure i salarii e le panatiche dei marinari mentre la deliberazione dell'approdo era in sostanza diretta a mettere la nave

in istato di proseguire il suo viaggio, senza il pericolo di un sinistro nell'interesse ed a vantaggio di tutti gl'interessati nella nave, e nel carico.

Questa giurisprudenza sarebbe anche al dì d'oggi pienamente conforme a quel grande principio, che distingue in senso dello stesso nostro Codice l'avaria particolare dalla generale, ma si presenta a questo riguardo una difficoltà nella disposizione del terzo alinea dell'articolo 433, laddove è stabilito, che sono avaria particolare le spese dell'approdo per riparare il bastimento che *facesse acqua* mentre una tale riparazione occasiona il pagamento dei diritti di porto, esige quasi sempre lo scarico delle mercanzie, ed obbliga le molte volte ad una ben lunga stazione nello scalo in cui deve eseguirsi.

Una tale difficoltà non è però da riguardarsi per quanto io credo come distruttiva dell'antica giurisprudenza dovendosi coll'interpretazione già data alla legge di sopra riferita necessariamente conciliare il terzo alinea del predetto art. 433 colla massima fondamentale ammessa nell'altro alinea dell'articolo 430 laddove è detto che sono avaria generale tutti i danni volontariamente sofferti, e tutte le spese fatte a seguito di deliberazioni ragionate per il bene e la salvezza commune del bastimento e delle mercanzie dopo il carico e la partenza fino al ritorno ed alla discarica. Così infatti hanno deciso nell'identica disposizione del codice francese le due corti di Rennes

e di Caen li 22 maggio 1826 e 30 novembre 1828 e così ha poi anche deciso la corte d'appello di Rouen li 27 maggio 1841 nella causa Gautier, e Regnault dietro un formale arresto della Corte di cassazione reso li 19 febbraio 1834 nella causa Baudry e Vacquerie, in cui è magistralmente stabilito che il terzo alinea dell'art. 403 del Codice francese non derogava alla massima sanzionata nella parte finale dell'altro articolo 400. e che l'appulso ed il soggiorno in un porto deliberato per riparare una vena di acqua apertasi nella nave, ed eseguito all'oggetto della più sicura continuazione del viaggio costituiscono perciò un'avaria grossa e commune a carico di tutti gl'interessati.

La maggiore difficoltà a cui soggiace la dottrina anticamente proffessata in Italia ed in Francia sulla natura dell'avaria risultante dalle spese dell'approdo diretto alla riparazione della nave deriva dalla distinzione fra il noleggio a mese, ed il noleggio a viaggio stabilita per la diversità dell'avaria nel quarto e sesto alinea dei due articoli già più volte accennati; questa distinzione addottata dall'ordinanza del 1681 nel solo caso straordinario dell'arresto della nave per ordine di una potenza nel quale non decorreva secondo la stessa ordinanza il nolo a mese, e non si aumentava il nolo a viaggio era stata virilmente combattuta dal sig. Valin siccome già abbiamo veduto nel titolo del noleggio considerandola come eversiva di quel temperamento di equità per cui le spese del tratteni-

mento della nave dovevano a di lui giudizio essere nel detto caso straordinario indistintamente portate in avaria generale, ma nel sistema del nuovo codice francese, ommesso il parere di Valin, la distinzione dei due noleggi si è a proposito dell' avaria anche estesa non sò per qual giusto motivo al caso ben frequente ed ordinario dell'approdo dipendente dal bisogno delle occorrenti riparazioni non contemplato dall' antica ordinanza, e con questo sistema, mi sia permesso il dirlo, si sono altamente confusi i veri principii regolatori delle due diverse avarie, che non presentano d' altronde nei casi ordinarii della navigazione un nesso veramente legale colle teorie relative al debito del nolo.

Nell' economia del nostro Codice, al caso straordinario dell' arresto della nave per ordine di una potenza unicamente contemplato quanto al debito del nolo dal Codice francese si è in primo luogo aggiunto, come già abbiamo veduto, l'altro caso meramente ordinario della stazione della nave in un porto intermedio per il bisogno delle occorrenti riparazioni dichiarando nell' art. 330 che anche in questo caso cessava la decorrenza del nolo a mese, e non si aumentava il nolo a viaggio, e si sono poi copiate nel titolo delle avarie le disposizioni del predetto codice francese, nelle quali è fatta in entrambi i casi per la differenza dell' una o dell' altra avaria la già accennata distinzione fra il noleggio a mese ed il noleggio a viaggio, e con questo

metodo, mentre si sono dietro il tenore dell' art. 330 eccittati come già abbiamo osservato dei dubbii sulle massime da seguitarsi nei predetti casi a riguardo del pagamento del nolo, non si è nello stesso tempo rimediato alla poca precisione che s' incontra nella legge francese sull' avaria piuttosto generale che particolare da stabilirsi per le spese dipendenti dall' approdo e dalla riparazione dei danni precedentemente incontrati dalla nave.

Malgrado la distinzione dei due noleggi non mancano infatti ben molti scrittori, i quali opinano che l' approdo deliberato per riparare dei danni incontrati a motivo della comune salvezza costituisca per tutte le spese che ne risultano a carico della nave e delle mercanzie il tema di un' avaria generale; e questa opinione mi sembra anche a fronte delle disposizioni già di sopra accennate assolutamente fondata ed incontestabile perchè le spese provenienti dalla riparazione di tali danni sono un seguito immediato di quel precedente germinamento che gli ha causati a vantaggio comune di tutti gli interessati, perchè nel quarto alinea dell' art. 433, ove si considerano come avaria particolare le paghe e le panatiche dell' equipaggio consumate nel noleggio a viaggio per la riparazione della nave si parla genericamente dei danni da essa incontrati senza una particolare inclusione di quelli sofferti per la salvezza comune ciò che si presta a conciliare il disposto dell'alinea anzidetto coi principii generali costitutivi del-

l'avaria grossa e comune, e perchè finalmente è indispensabile a seguito degli anzidetti principii di applicare anche a questo caso la giurisprudenza adottata dalla Cassazione a riguardo dell' approdo diretto alla riparazione della vena d' acqua contratta dalla nave non potendosi ammettere una deroga alla massima fondamentale stabilita nell' ultimo alinea dell'art. 430, in cui è riconosciuto ch' entrano in avaria generale tutti i danni e le spese dipendenti da una deliberazione ragionevolmente presa per il bene, e la salvezza del bastimento e del carico. Ritengasi che la corte di Aix ha professata questa stessa opinione colle due sentenze profferite li 31 dicembre 1824, e 15 febbraio 1828 nelle cause Vasseur, Duiff, e Zizinia, e che è d' altronde inutile d' insistere a questo proposito sulla natura aleatoria del noleggio a viaggio, perchè l' alea del contratto sulla minore o maggiore durata del viaggio medesimo procede nei casi semplici, ove gl' interessi delle due parti contraenti non sono comuni, ma non già dirimpetto ad una deliberazione che salva la nave, le mercanzie, e perfino la vita dell' equipaggio sul riflesso, tanto di più che il nolo anch' esso salvato contribuisce per la sua parte, come vedremo in seguito, al peso delle paghe e panatiche, ed all' ammontare di tutte le spese dipendenti dall'approdo, e dal riattamento della nave.

Nella verità dei principii, salva la lettera della legge che uccide, mi parerebbe che, trattandosi sempre del

noleggio a viaggio, dovrebbe egualmente ammettersi l'avaria generale nell'approdo e nelle riparazioni derivanti da una ragionevole deliberazione, causata anche dai danni involontariamente sofferti dal bastimento nel corso della precedente navigazione, lasciando in avaria semplice e particolare le spese corrispondenti al materiale riattamento dei danni puramente fortuiti dei quali parliamo. Questa giurisprudenza combinerebbe coll'antica dottrina italiana e francese, con cui si era interpetrata la disposizione della legge 6. ff. *Ad* L. *Rhod de Jact.* essa sarebbe d'altronde conforme a quella gran massima, la quale distinguendo le due diverse avarie non permette al certo che una deliberazione ragionata tendente al complemento del viaggio anche utile al noleggiatore evitando il pericolo di un probabile sinistro pesi esclusivamente a carico dell'armatore della nave senza che vi contribuiscano i caricatori, e non mi muoverebbe ad un avviso contrario il riflesso del Sig. Fremery il quale non vede nel detto caso se non che un tratto di necessità esclusivo di una deliberazione volontaria, perchè tutti i germinamenti ragionati diventano sempre nell'imminenza e nella probabilità del sinistro un atto necessario suggerito nella pratica nautica dal bene comune, ciò che ha fatto dire al Targa *che la volontà è violentata dall'accidente*, e perchè Fremery non ha d'altronde badato a quella graduazione che facilmente si verifica nella natura dei danni, e nel calcolo dei

pericoli dietro di cui può essere troppo ragionevole tanto l'approdo quanto il riattamento della nave all'effetto di provvedere al bene generale di tutti gli interessati.

Ecco le osservazioni che ho creduto di dover accennare per la giurisprudenza da ritenersi, e le riforme da adottarsi onde mettere fra di loro in armonia le diverse parti degli articoli 430 e 433 del nostro Codice tradotti senza l' aiuto di uomini tecnici delle disposizioni del Codice Francese. Del resto osservo che non ho in questo titolo fatto parola dell' abbordaggio perchè ne ho addittato i casi e le regole nel contratto di assicurazione marittima, e che non ho fatto egualmente alcun cenno dell' avaria così detta di terza specie di cui ho brevemente parlato nei rapporti frà l' assicurato e l'assicuratore, perchè le spese di conservazione alle quali essa si riferisce costituiscono frà i proprietarii della nave e delle mercanzie una avaria, la quale è sempre particolare o comune secondo le diverse circostanze da cui sono prodotte.

Dopo tutto questo chiudo la presente sezione coll' avvertimento dato da Baldasseroni ai periti ed ai giudici incaricati di decidere dell'avaria generale. Questo scrittore forse poco semplice nel metodo, ma eruditissimo nelle materie marittime inculca caldamente ai tribunali di ben ponderare tutte le circostanze risultanti dal libro di bordo, dal testimoniale del capitano, e dalle deposizioni se occorre dai marinari onde assi-

curarsi che la deliberazione costitutiva dell'avaria generale sia stata veramente ragionevole, che siasi presa in tempo abile ed abbia prodotto il suo effetto, e che essa corrisponda in una parola alle condizioni richieste dalla legge, ed accennate da tutti i dottori. Questo avvertimento è nella pratica sommamente opportuno perchè colla solita e troppo facile frase *della salvezza comune* si può commodamente tramutare in avaria generale un'avaria particolare, ed anche qualche volta una operazione ed una manovra ordinaria comandata dalle regole dell'arte e dal dovere del capitano; ma questo stesso avvertimento non deve a mio giudizio essere esteso al di la di quella moderazione che è suggerita dal comune ditterio — chi è in *terra giudica chi è in mare naviga* — fino a dedurne la conseguenza che la deliberazione non possa dirsi ragionata se non che nel caso dell'estremo grado, e dell'ultimo istante del pericolo, il quale s'identificherebbe qualche volta collo stesso sinistro *Haec tamen necessitas*, così scrive Lubek de avar. cap. 3, n. 3, parlando della ragionevole necessità del germinamento, *non ad ultimum gradum est restringenda*, e l'imminenza del pericolo indicata dalla legge constando della buona fede è rimessa alle cognizioni, alla pratica, ed alla prudenza del capitano e dell'equipaggio.

Vediamo ora allorchè si verifica realmente l'avaria generale quali sono le massime che ne regolano la contribuzione.

TITOLO OTTAVO — SEZIONE SECONDA

Del regolamento e contributo dell' avaria generale.

Negli infortunii marittimi accade le più volte, che sulle prime mosse di una tempesta si verificano a carico della nave e delle mercanzie dei danni involontarii causati dall' urto dei venti, e dall'impeto del mare, e che imperversando il fortunale s'incontrano poi degli altri danni volontarii scelti come già abbiamo veduto dalla deliberazione dell' uomo all' effetto di evitare il pericolo del sinistro. In queste circostanze si fa luogo, per quello che già si è detto a due diverse avarie, le quali nascono entrambe dallo stesso infortunio, l' una particolare, e l'altra generale, la prima a carico esclusivamente di chi ha avuto il danno, la seconda a carico comune dei proprietarii della nave e delle mercanzie, ciò che importa in tal caso la necessità di due calcoli fra di loro diversi, l'uno dei quali esclude, e l'altro invece comanda un contributo.

Nell' avaria generale il vocabolo *contributo* indica da per sè stesso che è indispensabile di procedere ad un regolamento, il quale ha per oggetto la formazione di due masse fra di loro distinte per determinare da un lato il vero importo dei danni che si devono sopportare in comune da tutti gli interessati, e ripartirne dal-

l' altro sui medesimi l' ammontare a norma del loro rispettivo interesse; ed è precisamente da questo duplice oggetto che emergono le inspezioni comprese nella presente sezione, in cui è necessario in primo luogo di vedere quando, e come si proceda al regolamento dl sopra indicato, quali sieno in secondo luogo le regole da seguitarsi per accertare l' importo dei danni refiettibili in avaria, e quali per ultimo le norme del contributo di questi medesimi danni tanto a riguardo della natura, quanto a quello del valore di tutti gli effetti componenti la massa contribuente.

Dietro le condizioni già da noi accennate come necessarie alla verificazione dell' avaria generale mancano i termini abili al di lei regolamento quando la scelta del danno minore incontrato per la comune salvezza non ha conseguito il suo effetto, come abbiamo rimarcato nel gettito che non salva nell'infortunio in cui si è effettuato la nave e le mercanzie dal sinistro che si voleva con esso evitare, e come avrebbe anche luogo nel caso di un sacrifizio, e di una perdita volontaria tendente a liberarsi dal pericolo della preda quando il nemico fosse ciò nonostante riuscito nel corso dell'inseguimento ad impadronirsi della nave.

Anche ottenuto l'effetto della deliberazione presa per il bene comune il regolamento dell'avaria generale può essere escluso dalla condizione delle cose, che sebbene sacrificate per liberarsi dal sinistro, e tenute a contribuire al sacrifizio delle altre non producono però in

loro favore l'obbligo di un contributo, a cui debbano sottostare i cointeressati nella nave e nel carico. Ciò succede a riguardo delle mercanzie caricate sulla *coperta*, le quali eccettuato il caso del piccolo capotaggio, e quello del consenso prestatovi da tutti i caricatori non fanno contribuire al loro gettito, sebbene contribuiscano al gettito degli altri effetti, come rilevasi dall'art. 451 del nostro Codice, il quale nell'alternativa dell'esistenza o del difetto di un permesso dato dal noleggiatore alla caricazione sopra coperta ne lascia il danno in avaria particolare a carico del capitano o del proprietario; e ciò si verifica egualmente per le mercanzie di cui non siavi nè polizza di carico, nè dichiarazione del capitano che ne assicuri il caricamento, avvertendo per altro che mentre la mancanza della polizza, o di un atto equipollente può qualche volta dipendere da una causa che ne abbia impedito l'opportuna sottoscrizione, è perciò ammesso in tal caso dai dottori che il libro di bordo, il manifesto, le *bolle* delle dogane, ed ogni altra prova suppletiva servano a giustificare la realtà della caricazione delle anzidette mercanzie per rendere comune il danno del loro gettito diretto a liberarsi dal pericolo di un probabile, ed imminente naufragio.

Supposta anche abile la condizione delle cose sacrificate con effetto all'interesse comune, il regolamento di ogni avaria è in ultimo luogo escluso nel caso eziandio del loro ricupero alloraquando succede nella

prosecuzione del viaggio la perdita totale della nave e delle mercanzie per un sinistro posteriore al sacrifizio di sopra indicato. In questa circostanza cessa il contributo dell' avaria generale, perchè manca il salvato che dovrebbe sostenerlo, e gli effetti ricuperati appartengono esclusivamente al loro legittimo proprietario, che non ne perdeva il dominio, se non che colla legge della correlativa retribuzione. Questo principio stabilito nella Leg. 4, §. 10, ad L. Rhod. a proposito del gettito = *merces enim non possunt videri jacte, servandae navis causa quae periit* = si trova in sostanza adottato dalla disposizione degli articoli 455 e 457 del Codice dai quali è anche esteso al caso della salvezza delle mercanzie poste in barche per allegerire la nave nell' ingresso di un porto o di un fiume alloraquando si salvano le mercanzie, e perisce invece la nave cogli altri effetti che ne formavano il carico.

Eccettuati i casi di sopra riferiti dovendosi procedere alla contribuzione dell' avaria generale il di lei regolamento si fà secondo gli usi marittimi riconosciuti dall' art. 444 nel luogo dello *scarico*, il quale è in sostanza a sentimento di tutti i dottori il luogo del *destino* a meno che non si dichiari dall' autorità competente terminato il viaggio in uno scalo intermedio. Quando la nave approda in un porto per ripararsi, e provvedere nello stesso tempo alla conservazione delle mercanzie danneggiate dall'acqua del mare, se essa dopo il ristoro può proseguire il suo viaggio,

e se le mercanzie anche verificandosi la di lei innavigabilità possono tanto per il loro stato quanto per la surroga di un' altro bastimento essere trasportate nel luogo a cui sono dirette, il capitano in tal caso procede alle opportune perizie, eseguisce colle norme e coi mezzi indicati dalla legge le riparazioni della nave, e del carico, e munito degli atti, e documenti correlativi dimanda il regolamento dell' avaria nel luogo del destino, nel porto cioè in cui doveva finire ed è realmente finito il viaggio contemplato dal contratto di noleggio: quando invece la nave è dichiarata innavigabile, e le mercanzie non possono per qualunque siasi motivo essere più trasportate alla loro destinazione, essendo perciò necessariamente finito il viaggio il regolamento dell' avaria si fà allora nello scalo ove succede materialmento lo scarico.

Questo regolamento deve frà di noi essere fatto a diligenza del capitano o di qualunque altro interessato davanti il tribunale di commercio a cui supplisce in caso di mancanza il giudice di mandamento, ed all' estero deve essere compilato davanti il R. console ed in di lui difetto nanti l' autorità locale; nella sua formazione si nominano dalle parti o dal giudice dei periti e R. liquidatori, i quali devono prima di ogni operazione prestare il giuramento di procedervi con fedeltà e diligenza; per la regolarità della procedura si citano gl' interessati nominando anche un curatore incaricato di rappresentare gli assenti, e stabilito nel

medesimo il calcolo dei danni, ed il loro riparto su tutti gli effetti che devono contribuirvi se ne sottopone il regolamento all' omologazione del console o del tribunale che lo approva, o lo modifica secondo le circostanze.

Nell' uso anticamente adottato in Francia si citavano, come ne fa fede l' Emerigon, due soli fra gli interessati presenti riguardandoli a risparmio di spese come legittimi contraddittori anche per gli altri in un regolamento che fa stato per tutti; in Genova si seguitava a un di presso lo stesso sistema coll'elezione di un deputato in persona legittima che dopo la notificazione della sua nomina poteva essere variato nel proprio interesse da qualunque caricatore; ma queste misure suggerite dall' economia e dal vantaggio dei negozianti non si sono in verun modo prese in considerazione dal recente nostro Codice di procedura, il quale lascia senza dubbio a desiderare delle grandi riforme nel procedimento tanto civile che commerciale.

Le norme di sopra additate riguardano la compilazione del regolamento giudiziale, ma la legge non vieta un regolamento di avaria anche redatto all' amichevole col consenso di tutti gl' interessati, e l' unica differenza che si fà a questo proposito dai dottori si è quella, che il regolamento giudiziale, salvi i ricorsi, ed i rimedii che possano secondo le circostanze competere contro del medesimo, è in tesi gene-

rale obbligatorio per tutti gli interessati, mentre invece il regolamento amichevole e stragiudiziale non obbliga se non se quelli che vi hanno aderito, e può nella sua esecuzione essere per conseguenza impugnato dagli assicuratori di quel caricatore che vi fosse senza il loro consenso volontariamente concorso.

Procedendosi nei casi in cui vi si fa luogo al regolamento dell'avaria la prima operazione commessa ai periti è quella di formare la massa dei danni che devono poi ripartirsi su tutti gli effetti sottoposti al loro contributo.

Nella formazione di questa massa entrano siccome risulta dalla natura stessa dell'avaria generale tutti i danni materiali sofferti a seguito del germinamento dalla nave e dalle mercanzie assieme a tutte le spese straordinarie dipendenti dal medesimo germinamento operato per il bene e la salvezza comune, ed è perciò che devono secondo le diverse circostanze estimarsi i guasti della nave, le perdite delle vele, degli alberi, delle gomene e degli altri di lei attrezzi, la deteriorazione, e la perdita delle mercanzie, le paghe e le panatiche dell'equipaggio, lo sborso dei dritti di porto, le spese dello scarico, dei magazzinaggi, della ricarica, e quelle delle perizie o degli atti compresovi il costo della redazione dello stesso regolamento il tutto a norma più o meno di quelle conseguenze, che possano essere derivate dalla deliberazione constituente l'avaria generale.

Le paghe e le panatiche dell'equipaggio, l'ammontare dei diritti di porto, le spese dei magazzinaggi, dello scarico e ricarica, delle perizie, e degli atti concernenti il regolamento dell' avaria sono, come ognun sà di un' assai facile liquidazione, mentre i salarii dei marinari si rilevano dal ruolo visato dalle autorità marittime, le provviste che possano essersi consumate risultano dal libro di bordo, o da quella norma che è oramai fissata dalla consuetudine per l''alimento giornale degl' individui impiegati al bordo della nave, e le spese finalmente dei diritti, e degli altri oggetti di sopra accennati oltre di essere generalmente conosciute sono d' altronde giustificate dalla nota fattane sulle copie degli atti, e dai conti quittanzati dei quali si provvede con tutta facilità ogni interessato.

I danni dipendenti dalla perdita delle vele, degli alberi, delle ancôre e degli altri attrezzi come pure quelli a cui possono ascendere i guasti materiali della nave devono valutarsi dai periti nel luogo dello scarico avuto riguardo allo stato in cui ritrovavansi all'epoca del germinamento onde evitare l' inconveniente di far rimettere per così dire a nuovo il corpo e gli attrezzi della nave già deteriorati secondo la loro età dalla precedente navigazione gravando i contribuenti di un danno maggiore di quello causato dalla deliberazione da cui dipende l' avaria generale. Questa regola si osserva nella nostra piazza malgrado l' uso di estimare l'intiero costo delle riparazioni da farsi alla

nave poichè quanto al corpo vi si deduce ciò che può corrispondere al miglioramento, e vantaggio che possa risultarne all'armatore, e quanto agli attrezzi ed utensili, eccettuate le catene e le ancòre, si adottano per gli altri quelle deduzioni che più o meno convengono al grado di vita in cui si trovavano all'epoca dell'anzidetta deliberazione.

Le mercanzie che si fossero intieramente perdute come succede d'ordinario nel caso del gettito devono a termini dell'art. 445, essere valutate secondo il prezzo corrente nel luogo dello scarico. Nel diritto Romano dietro la leg. 2. §. 4. *ad L. Rhod.* le mercanzie in tal modo perdute si valutavano al prezzo del loro costo perch'esse non sostenevano alcun contributo nell'avaria, e sarebbe perciò stato iniquo che i loro proprietarii trovassero un lucro nella disgrazia comune — *Nec ad rem pertinet si res que ammisse sunt pluris venire potuerunt quoniam detrimenti non lucri fit prestatio* — Negli usi e regolamenti di varii popoli siccome ce ne instruiscono Locennio, Veytsen, Kurike, ed il pratico Targa le mercanzie perdute a motivo del gettito si valutavano al prezzo del costo se erano gettate prima che la nave arrivasse alla metà del viaggio, ed al prezzo invece del luogo dello scaricamento se il gettito era stato effettuato dopo una maggiore navigazione; ma tutte queste regole non hanno più luogo nel sistema dei Codici attuali mentre le mercanzie gettate contribuiscono anch'esse per

la loro quota all' avaria generale, e mentre le mercanzie salvate si valutano come vedremo in appresso sullo stesso ragguaglio del prezzo corrente nel luogo dello scarico. L'associazione inclusa nel germinamento diretto ad evitare il pericolo comune esiggeva la riforma delle leggi Romane per far sopportare la loro quota di avaria anche alle mercanzie sacrificate per la salvezza generale, e ciò ammesso era necessario di regolare colle stesse norme la valutazione tanto del perduto che del salvato.

La qualità delle mercanzie influente sulla loro apprezziazione viene per lo più determinata dalle polizze di carico, e dalle fatture, ed è qui dove l'art. 448, prevedendo il caso di una simulazione che potesse essersi praticata a riguardo della loro qualità e del loro valore dispone espressamente che se le mercanzie sono designate di una qualità e di un valore al di sotto del vero si valutano ciò nonostante quando sono perdute per quello che appariscono dalla designazione della polizza di carico e della fattura, e se sono all'opposto descritte per una qualità ed un valore al di sopra del vero si pagano se sono perdute per il solo valore effettivo. La legge ha voluto escludere un abuso qualunque di simulazione, punindo la frode che si fosse a tale riguardo praticata dal caricatore, e noi vedremo come a seguito di questo principio ne sia anche ordinata la stima quando le mercanzie affette di una tale simulazione sono salvate, e quando perciò contribuiscono all'avaria rale.gene

Le mercanzie che invece di essere perdute fossero semplicemente deteriorate dal fatto del germinamento come sarebbe se esse fossero danneggiate dal gettito non ammettono per il danno calcolabile in avaria comune se non che la stima della loro depreziazione avuto riguardo al valore che avrebbero avuto in bontà nel luogo sempre dello scarico; quelle che precedentemente alla perdita totale fossero già state deteriorate da un vizio proprio, o da un' infortunio particolare si valutano quanto al danno reflettibile per ciò che sarebbero state realizzabili dietro la loro deteriorazione nel luogo già indicato, perchè il proprietario non ha realmente sacrificato al bene comune se non che quello che ne avrebbe potuto ricavare a motivo della loro condizione, e finalmente le mercanzie gettate delle quali fosse per fortuna riuscito il ricupero prima del regolamento non si devono tenere a calcolo se non che per il danno reale che possono aver risentito dal gettito e per le spese dello stesso loro ricupero, poichè non potendosi avere *pro derelictis* ritornano nel dominio del proprietario allorchè vengono ricuperate: accenneremo in seguito ciò che deve stabilirsi quando ne succede il ricupero dopo l' esecuzione del regolamento.

Del rimanente nella massa dei danni da stabilirsi dai periti non possono nel caso di un gettito calcolarsi, come già si è veduto, le mercanzie caricate sulla coperta senza il consenso di tutti i caricatori, e

quelle mancanti della polizza di carico o della dichiarazione del capitano messe furtivamente al bordo della nave, poichè quantunque contribuiscano non fanno per altro contribuire, ed invece vi si devono comprendere varii effetti che sebbene non contribuiscano, come diremo in seguito, per dei motivi particolari al sacrifizio comune, devono per altro rifondersi in contributo alloraquando sono essi stessi stati sacrificati per la salvezza generale. Tali sono le munizioni da guerra o da bocca di cui sia provvista la nave, le vesti, e le bagaglie dei marinari, e le cose per ultimo inservienti all'indumento personale dei passaggieri.

A proposito di questi ultimi può dimandarsi se trattandosi di comprendere nella massa dei danni l'importo del loro corredo personale riposto per lo più nel così detto *Coffre des passagers* debba credersi venendo questo gettato in mare all'asserzione del contenuto in esso di effetti di un considerabile valore dei quali il passaggiere richiedesse l'abbuono. Diversi regolamenti marittimi hanno a tale riguardo imposto l'obbligo di una ricognizione precedente al gettito, ma siccome nell'imminenza del pericolo, e nella confusione indutta dal medesimo può qualche volta essersi mancato ad una tale verificazione, così secondo Emerigon può il giudice partendo dalle circostanze e dalla probità soprattutto del passaggiere defferire a quest'ultimo un giuramento suppletivo diretto a stabilire la verità della di lui asserzione. Ritengasi per

altro che questa dottrina di Emerigon non è conforme all'avviso di Veytsen, di Locennio, e di Casaregis, i quali opinano che in mancanza dell'anzidetta ricognizione, ed in falta di ogni altra prova estrinseca non possa il passaggiere pretendere se non che al calcolo del valore materiale del *cofano*, ed all'abbuono di ciò che per il suo corredo personale poteva, avendo anche riguardo alla condizione della persona, essere effettivamente contenuto nel medesimo.

Tali sono le regole che secondo le disposizioni del Codice ed a norma dei principii comunemente ammessi nella soggetta materia coartano le attribuzioni dei periti nella prima parte del loro incarico, nella formazione cioè della massa dei danni calcolabili in avaria generale. Vediamo ora come debba procedersi alla formazione della massa contribuente per ripartire questi medesimi danni sugli effetti salvati i quali sieno o no sottoposti all'obbligo del contributo.

Nel calcolo della massa contribuente entrano in massima generale tutte le cose salvate, la nave cioè coi di lei accessorii, e tutti gli effetti esistenti nella medesima all'epoca del germinamento — *Dominus navis*, così nella leg. 2. ff. Ad L. Rhod., *et domini omnium rerum in ea existentium proportione aestimationis contribuunt*; ma questa massima la quale comprende in senso della detta legge anche le cose di picciolissimo peso, e di sommo valore come sono i *bixous*, e le pietre preziose — *Veluti gemmæ et margheritæ*,

è però soggetta ad alcune eccezioni le quali liberano da un lato alcuni effetti dall'onere di qualunque siasi contributo, e ne modificano dall'altro il ragguaglio a riguardo della nave, e del nolo che ne è l'accessorio.

Fra gli oggetti esenti dall'obbligo del contributo vengono in primo luogo le munizioni da *guerra e da bocca* le quali si considerano come i mezzi di approvisionamento destinati a preservare nel corso del viaggio tanto la nave quanto le mercanzie dalla verificazione del sinistro, e come tali si liberano perciò dall'onere della contribuzione. Così era disposto dalla legge 2 di sopra accennata in ordine alle provviste da bocca *exceptis cibariis omnes contribuunt* = e così è pure stabilito dall'articolo 449 del codice, il quale ha esteso la disposizione delle leggi romane anche alle munizioni da guerra uniformandosi a tutte le ordinanze marittime; ma deve a questo proposito osservarsi che l'anzidetta estensione riguarda semplicemente le provvigioni della nave, compresi in esse anche i viveri dei passaggieri ai quali si ha ricorso nei casi di bisogno, senza che possa applicarsi alle munizioni ed ai commestibili che si trovassero al bordo della nave a titolo di caricamento, e per effettuarne il trasporto nel luogo della di lei destinazione.

In secondo luogo partendo da tutti gli usi marittimi confermati dal predetto art. 449 sono pure esenti

da ogni contributo le vesti, il *coffre*, ed il corredo personale dei marinari, a cui si equipara più generalmente dai dottori anche tutto ciò che possa servire all' indumento abituale dei passaggieri, ma anche a questo riguardo è necessario di rimarcare che l'esenzione stabilita a profitto dei marinari non si può estendere a quegli effetti, ch'essi avessero al bordo della nave per un tratto di speculazione a seguito della paccotiglia loro accordata dall' armatore, e che in ordine ai passaggieri l'esenzione di cui ragioniamo deve ristringersi secondo la più vera dottrina a ciò che forma il corredo e l'ornato della persona escludendo perciò dalla medesima gli effetti di valore che avessero sulla nave i quali devono anch' essi contribuire a quel sacrifizio comune per cui si sono salvati.

Finalmente dietro l'opinione di tutti gli scrittori non soggiacciono ad alcun contributo i salarii dell'equipaggio perchè sono un onere del nolo che contribuisce per una parte, come or ora vedremo, al rifacimento dell' avaria generale; e questa opinione seguitata dalla pratica corrisponde malgrado il silenzio dell' art. 449 alla mente ed alle viste del legislatore, mentre contemplandosi sotto il titolo del noleggio il caso del riscatto della preda l' art. 434 dispone espressamente, che i salarii dei marinari non entrano in contribuzione, e non sono quindi sottoposti a concorrere nel riscatto di sopra indicato.

Ecco le eccezioni relative alla totalità del contributo. Quanto alla di lui modificazione, malgrado la massima che tutte le cose salvate contribuiscono ai danni dell'avaria generale in proporzione del loro rispettivo valore — *proportione aestimationis contribuant* = egli è per altro stabilito da quasi tutte le ordinanze marittime inesivamente al Consolato del mare, che la nave, ed il nolo guadagnato nel viaggio in cui si è verificata l'avaria non devono contribuire ai danni risultanti dalla deliberazione presa per la comune salvezza se non che per una parte del loro rispettivo importo e valore.

Dietro il cap. 281 del Consolato, ove è distinto il gettito regolare dall'altro gettito irregolare, la nave ed il nolo contribuivano al danno per una metà o per due terzi secondo la diversa natura del gettito; nella Guida del mare seguitata dalle ordinanze di Visbuy e di Oleron si accordava all'armatore la scelta di un contributo ristretto al valore della nave o all'ammontare dei nolo, ed in Italia invece ed in Francia si ammetteva indistintamente la contribuzione della sola metà, come ce ne instruisce il Targa nel capitolo 59 delle sue ponderazioni marittime, e come rilevasi dall'Ordinanza del 1681.

A prima vista, mentre la deliberazione salva la nave colle mercanzie che ne formano il carico, e conserva perciò il diritto al pagamento del nolo che sarebbe altrimenti perduto, parerebbe a dir vero che il loro con-

tributo dovesse essere intiero, ma siccome la nave nel viaggio si logora, e gravitano d' altronde sull'armatore le panatiche e gli stipendii dei marinari, siccome il nolo non è che una specie di compensazione pel deterioramento della nave, e per le spese che cagiona il viaggio, così adottando una misura di equità, onde non imporre un doppio onere ai proprietarii della nave l'articolo 431 del nostro Codice desunto dall'art. 417 del Codice francese si è anch' esso uniformato all' antico sistema, ed ha quindi stabilito che la nave ed il nolo contribuiscono soltanto per la metà del loro importo ai danni dell' avaria generale.

Eccettuati gli oggetti su dei quali è tolto, o modificato l' obbligo del contributo sottentra nel resto la regola generale, in forza di cui tutte le mercanzie componenti il carico della nave, e tutte le cose esistenti al di lei bordo devono dai periti comprendersi nella massa contribuente per farle poi concorrere alla massa dei danni occasionati dalla comune salvezza fino a concorrenza ed in proporzione del loro rispettivo ed intiero valore.

Questo valore, come già si é detto a riguardo delle mercanzie sacrificate alla salvezza comune, si determina nello stesso modo per tutte le cose della massa contribuente, riferendolo al luogo dello scarico. Così insegnano i dottori quanto alla metà del valore della nave, e così dispone nel secondo alinea il citato articolo 431, dichiarando che il prezzo delle merci è in

sostanza regolato dal prezzo corrente nel porto della discarica ove si fa il regolamento. Da questo prezzo si detraggono per altro i noli, perchè senza una tale detrazione si farebbe luogo ad un doppio impiego a loro carico, mentre anch'essi contribuiscono per la metà ai danni dell'avaria, siccome si è di sopra osservato, e nella pratica della nostra piazza si fa anche la deduzione delle spese di sbarco.

Le fatture e le polizze di carico danno anche a questo riguardo la norma della qualità e del valore delle mercanzie contribuenti, ed è qui dove ritorna il caso della simulazione contemplata dall'art. 443, di cui abbiamo parlato a proposito delle massime dirette a stabilire la massa dei danni su dei quali si opera il contributo. Se le mercanzie sono di una qualità più avvantaggiata e di un più forte valore di quello per cui sono descritte nella polizza o nella fattura esse contribuiscono ai danni dell'avaria generale secondo il loro vero valore dietro la stima che se ne fa dai periti, se esse sono invece di una qualità meno buona e di un prezzo più basso di quello enunziato dal caricatore contribuiscono in tal caso secondo la qualità ed il valore portato dalla polizza o dalla fattura, ciò che tende in sostanza a punire la frode che possa essersi usata nel loro caricamento.

Nella formazione della massa contribuente entrano per ultimo dietro la riforma in questa parte delle leggi romane anche le cose perdute in virtù della delibera-

zione costituente l'avaria generale, le quali attesa l'associaziono contenuta nell'atto del germinamento devono egualmente sostenere secondo l' estimazione di cui già abbiamo parlato la loro quota del danno comune unitamente alle cose salvate, siccome dispone l'art. 447 del Codice, ed è sulla massa di tutti gli anzidetti effetti perduti e salvati, che tranne le esenzioni di sopra accennate si deve dai periti formare quel riparto che è in sostanza lo scopo del regolamento dell'avaria generale, distribuendo l'ammontare dei danni a lira, soldo e danaro su tutti gli effetti contribuenti in proporzione e sino a concorrenza del loro rispettivo valore.

Visto ciò ch' era indispensabile di conoscere sulle basi del calcolo affidato nell' interesse di tutte le parti all'uffizio dei periti non ci resta ora se non che a parlare del caso in cui si ricuperassero dopo l' anzidetto riparto le mercanzie gettate in mare per la salvezza comune, ed a stabilire in ultimo luogo la vera natura dell' azione del contributo, indicando anche l' inamissibilità a cui può andare soggetta se non è proposta nei termini e nelle forme prescritte a di lei riguardo dalla legge.

Quando le mercanzie di cui si è fatto gettito vengono per una fortunata combinazione ricuperate dopo che si è eseguito il regolamento dell'avaria molte legislazioni municipali ne ordinano la vendita all' asta pubblica onde ripartirne il ricavo a tutti coloro che hanno contribuito al loro pagamento. Questa misura era adot-

tata anche nella nostra piazza, = Targa Cap. 771, — ma attualmente l'art. 459 del Codice dispone che i proprietarii ai quali appartiene il dominio delle mercanzie ricuperate devono restituire al capitano, ed agli altri interessati ciò che hanno percepito dal contributo detratti i danni cagionati dal gettito e dalle spese del ricupero. Notisi che come i proprietarii dei predetti effetti sono obbligati dietro i principii di sopra riferiti a sostenere la loro parte dei danni derivanti dal gettito e dalle spese del loro ricupero, così hanno egualmente il diritto di ritenere la loro quota nella restituzione della somma da essi ricevuta a seguito del riparto dell'avaria a cui hanno proporzionatamente contribuito.

L'azione tendente al contributo di cui abbiamo finora accennate le regole compete in massima generale al capitano che rappresenta l'interesse dell'armatore e dei caricatori della nave, ma può in di lui mancanza sperimentarsi da qualunque interessato; essa a senso dei dottori è compresa nel numero delle azioni reali e l'art. 458 stabilisce infatti a favore del capitano, e dell'equipaggio un privilegio sulle merci salvate ed anche sul loro prezzo per l'ammontare del contributo a cui sieno esse assoggettate: questo privilegio malgrado le espressioni del predetto articolo non riguarda le persone alle quali è indicativamente riferito ma dipende dalla sostanza dell'azione a cui conviene il gran principio — *salvam feci totius pignoris causam*, — e

può quindi a mio giudizio esercitarsi da qualunque interessato nell' effettiva realizzazione del contributo.

Nell' esercizio di quest' azione colla quale possono anche sequestrarsi e ritenersi, in mancanza di una cauzione, le mercanzie soggette al contributo può qualche volta accadere che qualcheduno dei contribuenti diventi insolvibile; ed in questo caso, eccettuata la risponsabilità del capitano dipendente dalla colpa di una libera consegna fatta ad un individuo, il quale non presentasse notoriamente una ragionata confidenza, l'insolvibilità di cui parliamo va secondo la legge a carico distributivamente di tutti gli altri contribuenti — *si quis ex vectoribus solvendo non sit* Leg. 2. §. 5. ff. ad L. Rhod. *hoc detrimentum magistri navis non erit, nec enim fortunas cuiusque nauta excutere debet — Hoc detrimentum* così Locennio, e tutti gli altri commentatori *est comune omnium qui in nave fuerunt.*

Una eccezione d' inammissibilità può ciò nostante escludere dirimpetto all'uno, o all'altro dei caricatori della nave l' azione dell' avaria esercibile dal capitano, e questa inamissibilità dipende dalla disposizione degli articoli 465 e 466 nei quali è stabilito che non sono più amissibili le azioni *qualunque* sieno di avaria contro la persona del noleggiatore se il capitano ha consegnate le merci, e ricevuto il nolo senz' avere protestato, se la protesta non è fatta e notificata fra tre giorni, e se entro due mesi dalla di lei data la protesta non è susseguita dalla dimanda giudiziale di-

retta al pagamento dell'avaria. Quest' ultimo termine è pero accresciuto dal successivo art. 467 per le notificazioni fatte all'estero in ragione delle diverse distanze secondo le regole adottate nell'art. 527 sotto il titolo del fallimento.

Varie osservazioni occorrono per altro sull'applicabilità dell'eccezione dipendente dagli articoli di sopra accennati.

In primo luogo secondo l'arresto dei 10 febbraio 1840 reso dalla Cassazione di Parigi sull'applicazicne degli articoli 435 e 436 del Codice Francese dai quali sono ricavati meno l'ampliazione dei termini gli articoli 465 e 466 del nostro Codice, il caricatore non può giovarsi della predetta eccezione d'inamissibilità alloraquando conscio dei danni incontrati nel corso del viaggio ha preso degli accordi col capitano sullo sbarco delle sue mercanzie dando in qualche modo a divedere ch' egli intendeva di concorrere anche senza la formalità della protesta al rifacimento dell' avaria, ed anzi seguitando l'avviso di Emerigon, di Boulay-Paty, e di alcuni altri dottori bastano ad escludere la predetta inamissibilità *i pour parlers* coi quali il caricatore abbia in qualche modo indutto il capitano a non adempiere alle anzidette formalità facendosi credere disposto al pagamento dell' avaria. L' avviso di questi scrittori mi pare troppo consentaneo a quella buona fede che deve regnare fra i negozianti.

In secondo luogo ritenuto il tenore dei predetti ar-

ticoli, nei quali si stabilisce da un lato l'inamissibilità dell'azione se il capitano ha consegnato le mercanzie e ricevuto il nolo senza protesta, e si accorda dall'altro un termine di tre giorni, entro di cui possa realizzarsi la protesta medesima è chiaro, come osserva opportunamente Boulay-Paty, che il solo fatto della consegna delle mercanzie e del ricevimento del nolo non perime da per sè stesso l'azione dell'avaria, e che anche dopo un tal fatto può il capitano conservarla col mezzo della protesta intimata nei tre giorni al caricatore, azionandolo successivamente in giudizio entro il termine dei due mesi al di lei pagamento.

In terzo luogo, quando si tratta dell'avaria grossa e comune inclusa nelle espressioni generali dell'articolo 465, nella quale è reciproco in tutti gl'interessati l'obbligo ed il diritto del contributo io credo che il fatto del capitano dirimpetto ad un caricatore a cui abbia consegnate le mercanzie ricevendone il nolo senza protesta non possa pregiudicare la condizione degli altri noleggiatori, perchè il mandato che si accorda dai dottori alla persona del capitano per autorizzarlo a rappresentare l'interesse dei caricatori sulla istanza diretta al regolamento dell'avaria non si estende certamente a permetterle una rinunzia ai diritti competenti a tutti e singoli gl'interessati nell'avaria medesima per assoggettarli alla liberazione di un cointeressato, ed opino egualmente che di un tal fatto sarebbero in ogni ipotesi copulativamente risponsabili verso di ogni altro

caricatore tanto il capitano per la sua colpa personale quanto l'armatore per l'obbligazione esercitoria di cui abbiamo a suo tempo parlato.

Finalmente l'art. 467 aggiunto alle disposizioni del Codice Francese riferendosi per le proteste fatte all'estero a ciò che è prescritto nell'altro art. 527 a riguardo dei termini nei quali i creditori del fallito devono in ragione delle diverse distanze presentarsi alla verificazione dei loro crediti eccita naturalmente un dubbio già avvertito da qualche esperto R. liquidatore, ma non ancora deciso per quanto è a mia cognizione da alcun tribunale.

Nel predetto art. 467 il termine di due mesi precedentemente accordato per l'instaurazione del giudizio diretto al pagamento dell'avaria dietro una protesta intimata nel luogo stesso del giudizio si dichiara accresciuto in ragione di distanza a riguardo delle proteste e notificazioni fatte all'estero secondo i termini più o meno prescritti nel caso di fallimento per la verificazione dei crediti competenti a degl'individui dimoranti fuori dei Regii Stati. Ora il termine assegnato ai creditori che dimorano in Italia, o in uno Stato limitrofo è appunto quello di due mesi, ed è perciò che trattandosi di una protesta di avaria realizzata in un luogo d'Italia o in uno stato confinante può nell'inavvertenza con cui si è redatto il predetto art. 467, ragionevolmente dubitarsi quale possa essere in tal caso il vero termine entro del quale debba dopo

l' anzidetta protesta realizzarsi la domanda giudiziale diretta al pagamento dell' avaria onde non ne sia dietro il precedente art. 466, più ammissibile l' azione.

Sciogliendo il dubbio dipendente da quella poca precisione che ho dovuto più volte rimarcare nelle disposizioni del nostro Codice di Commercio io penso che il termine relativo alla domanda giudiziale da realizzarsi nel caso delle proteste e notificazioni fatte in un paese d' Italia, o in uno Stato limitrofo sia assolutamente quello di quattro mesi, perchè mi sembra troppo naturale, che il legislatore concedendo due mesi di tempo per il giudizio da promuoversi nel luogo stesso della protesta, e dichiarando questo termine accresciuto in ragione delle distanze sulle norme stabilite dall'articolo 527 per la verificazione dei crediti nel caso di fallimento, abbia in sostanza inteso di volere, che il termine dei due mesi accordato ai creditori domiciliati in Italia o nei paesi limitrofi debba essere nella soggetta materia aggiunto a quello prescritto nel precedente art. 466 per la dimanda da farsi nel luogo stesso della protesta diretta al pagamento dell' avaria. I Tribunali rimedieranno meglio di me all'inesattezza della legge, ed io vado intanto ad occuparmi brevemente dell' ultimo titolo delle mie lezioni.

LIBRO QUARTO

TITOLO UNICO

Della Competenza dei Tribunali di Commercio

Le teorie relative alla competenza dei tribunali consolari non appartengono rigorosamente parlando alla giurisprudenza mercantile, ma dipendono piuttosto da quell' ordine di giurisdizione attribuita dalle leggi delle diverse nazioni ai varii tribunali dello stato, fra i quali per un riguardo favorevole al commercio si annoverano quasi da per tutto i magistrati consolari composti almeno per la maggior parte di negozianti; l' insegnamento delle predette teorie è nella nostra università affidato sotto varii rapporti ad altri professori a cui mi glorio sebben poco meritamente di essere collega; ed è perciò che uniformandomi alle instruzioni del pubblico ministero sull' opportuna separazione dei diversi corsi accademici io mi propongo, come ho altrove già detto, di accennare le massime elementari che regolano la soggetta materia, la quale non deve d'altronde essere del tutto dimenticata tosto ch' essa forma il soggetto di un titolo appositamente contemplato nel nostro Codice di Commercio.

La giurisdizione dei tribunali consolari è in primo luogo *reale* perchè deriva esclusivamente dalla natura dell' atto da cui emana la controversia. Se l'atto che dà luogo alla contestazione è un atto di commercio il tribunale consolare è quello che ne conosce qualunque sieno gl' individui che lo abbiano realizzato: se l'atto è invece di sua natura un atto meramente civile la cognizione delle azioni, ed obbligazioni che ne dipendono appartiene ai tribunali ordinarii quando anche i contraenti fossero negozianti. La compra per es. di una quantità considerabile di mercanzie fatta all' intuito della rivendita da un proprietario assoggetta quest'ultimo alla giurisdizione consolare; la locazione all' opposto di un immobile contrattata fra due negozianti entra per gli effetti che ne possono nascere nella giurisdizione dei tribunali civili: ciò risulta evidentemente dalla disposizione dell' art. 671 del Codice.

Gli atti di commercio sono enumerati nei successivi art. 672. 673. 674, e noi gli abbiamo già riferiti parlando del loro esercizio abituale costitutivo della persona del negoziante. Questa enumerazione non è per altro, come già si è detto nel primo titolo delle nostre lezioni, un' enumerazione tassativa, essa non racchiude perciò a senso dei dottori la completa nomenclatura delle attribuzioni dei magistrati consolari, e questi medesimi magistrati conoscono di ben molte contestazioni le quali dipendono da varii altri atti,

che sebbene non compresi nell' anzidetta enumerazione, hanno però il carattere di veri atti commerciali o per l'intrinseca loro natura, o per la presunzione della legge desunta dalla qualità dell' individuo che li ha eseguiti.

La definizione dell' atto di commercio data nel primo titolo determina il carattere di quegli atti che sono per se stessi evidentemente commerciali perchè riguardano la commutazione della proprietà, dell' uso, dell' amministrazione, e perfino del pericolo delle cose mobili atte al traffico mercantile, la quale sia fatta a titolo correspettivo nella vista di un lucro personale da ricavarsi dalle cose medesime, e questi atti eccedono sicuramente nel loro complesso la sfera di quella enumerazione dimostrativa, che si è dal legislatore adottata negli articoli di sopra indicati.

La presunzione dell' atto commerciale ricavata dalla qualità della persona, in forza di cui non è in verun modo derogato al principio della giurisdizione soltanto reale dei tribunali consolari, riguarda invece quegli atti e contratti che emanando da un individuo negoziante, e non riferendosi ad un oggetto meramente civile devono in senso della legge considerarsi come atti concernenti il di lui commercio; di questa presunzione ne porge un esempio l' art. 679 del codice conservato con qualche aggiunta dalla legge dei 14 aprile 1853, nel quale è formalmente stabilita la competenza consolare sulle contestazioni rela-

tive al biglietto *all' ordine* sottoscritto da un negoziante allorchè non vi sia espressa una causa diversa ed estranea al commercio da esso praticato; e questo esempio è a senso dei dottori egualmente dimostrativo dovendosi attribuire un eguale presunzione a tutti quegli atti, che avendo anche d' ordinario una causa civile possono per altro nella mancanza dell' espressione di questa causa ragionevolmente riferirsi al traffico esercitato dal negoziante.

Nell' attribuzione di questo carattere presuntivo esteso dai dottori oltre del biglietto all' ordine anche agli altri atti di consimile natura i sigg. Orillard e Pardessus fondati sull' art. 638 del codice francese da cui si è copiato il predetto art. 679 hanno entrambi opinato che il deposito di derrate ed effetti mobili ricevuto da un negoziante a fronte di un córrespettivo accordatogli per la loro conservazione sia per le sue conseguenze sottoposto alla cognizione dei tribunali di commercio; e le corti di Parigi, di Douai e di Bruxelles hanno egualmente deciso, che il mutuo in danaro preso da un negoziante senza l' espressione di una causa civile appartenga anch' esso alla giurisdizione consolare nel caso eziandio che fosse garantito dalla costituzione di un' ipoteca. Queste decisioni riferite da tutti i collettori non sarebbero soggette ad alcun benchè menomo dubbio quando il negoziante avesse dichiarato di contrattare l' imprestito nelle viste di una speculazione mercantile per l' acquisto ex. gr.

di una quantità di mercanzie o per l'erezione di uno stabilimento di manifatture.

La Giurisdizione consolare fondata sulla natura dell'atto commerciale abbraccia i quasi contratti ed i quasi delitti relativi ad un fatto ed operazione di commercio terrestre o marittimo, essa include secondo i più veri principii le obbligazioni accessorie dipendenti dall' atto medesimo, e si estende finalmente anche agli eredi di quegl'individui che in ragione dell' atto ne sarebbero stati durante la loro vita giustiziabili.

Sotto di questi rapporti i tribunali di commercio conoscono degli effetti di quella utile gestione volontaria che può verificarsi anche fra i negozianti come succede per es. nell' intervenzione del terzo al pagamento ed all' accettazione di una lettera di cambio per l'onore della firma di un coobligato; giudicano egualmente delle quistioni riflettenti l' azione institoria ed esercitoria accordata ai terzi contro il preponente, e l' armatore della nave per le obbligazioni ed i fatti dell' institore e del capitano; e sono altresì competenti a decidere sull' azione in rifacimento dei danni occasionati nel commercio marittimo da un abbordaggio colposo, o da un fatto del pari colpevole ed illegittimo innestato a così spiegarmi in una operazione del commercio terrestre, come succederebbe nel caso di uno speditore, che avesse occultamente compreso nelle mercanzie consegnate al vetturale dei generi di contrabbando esponendo in tal maniera con un

quasi delitto lo stesso vetturale alle multe, ed alla severità delle leggi doganali.

Nello stesso modo trattandosi delle obbligazioni accessorie dipendenti dall' atto di commercio sono del pari devolute alla giurisdizione consolare tutte le quistioni dirette all' assestamento dei conti correnti tenuti dai negozianti a seguito di quelle operazioni che formano il *dare* ed *avere* ossia il loro credito e debito rispettivo anche quando fosse nei detti conti inclusa qualche partita dipendente da un oggetto civile, e si trattasse eziandio della ripetizione dell' indebito a motivo delle ommissioni od errori occorsi nei conti medesimi, e sempre per la ragione della loro natura accessoria sono pure soggette all' anzidetta giurisdizione le contestazioni che possono insorgere sugli effetti, e sulla restituzione di un pegno costituito per la sicurezza del pagamento di un debito commerciale. La Corte suprema di Francia ha infatti stabilita la competenza dei tribunali di commercio *sur la restitution d'un gâge donné pour la sûreté de l'acquit d' une lettre de change*, ed il suo arresto dei 4 prairial an. II criticato mal a proposito da Carré è stato meritamente seguitato dalla Corte di Liege nella decisione degli 11 maggio 1831.

Per lo stesso principio è egualmente sottoposta alla competenza consolare la fideiussione prestata fra negozianti per un credito di commercio, ed il solo dubbio che potrebbe eccitarsi a di lei riguardo si è

quello proposto nel caso di un proprietario o di un altro individuo non negoziante il quale siasi reso fidejussore per il pagamento di un debito mercantile. Questo dubbio è per altro oramai risoluto in favore della giurisdizione consolare sia perchè la fidejussione essendo in commercio sempre solidale assume la natura dell' obbligazione da essa garantita, sia perchè è d'altronde generalmente ammesso, che anche il proprietario, il quale prende parte assieme ad un negoziante in un atto di commercio importante la solidarietà è egli pure giustiziabile dal tribunale consolare, e la giurisprudenza che l' ha in tal maniera risoluto oltre di essere professata dalle decisioni di molte Corti dell' impero francese si è anche accolta dal nostro Senato, il quale ha però saviamente distinto a riguardo della predetta competenza il caso della fidejussione prestata per il pagamento di un debito commerciale dall' altro caso di una garanzia assunta verso di un negoziante per la lealtà e la buona condotta di un di lui commesso non ravvisando opportunamente in quest' ultima fidejussione se non che un atto diretto a garantire l' esattezza dell' adempimento di quel semplice contratto di locazione di opera che passa fra il negoziante ed i suoi commessi.

Finalmente la giurisdizione reale desunta dalla natura dell' atto di commercio si estende anche agli eredi del contraente, che possono perciò essere convenuti davanti i tribunali consolari per le obbli-

gazioni del loro autore di cui hanno a termini della legge la rappresentanza; così è infatti disposto dall' art. 677 del codice tanto nel caso di continuazione quanto in quello d'introduzione di giudizio, ed è soltanto sull' incidente della qualità ereditaria a cui si può far luogo quando sia veramente un soggetto di contestazione, che i tribunali di commercio devono secondo il predetto art. rimetterne la decisione ai tribunali ordinarii riservandosi di giudicare dopo la risoluzione dell' incidente sul merito della controversia. Noi parleremo in appresso degli incidenti che appartengono più o meno alla giurisdizione dei tribunali consolari; in questo luogo avvertiamo che dietro la decisione profferita dalla Corte di Liege li 11 aprile 1821, gli eredi possono essere convenuti anche davanti al tribunale di commercio a cui era soggetto vivendo il loro autore, e ch' essendo giustiziabili dall' autorità consolare non sono per altro secondo il disposto dell' art. 720 passibili della contrainte par corps, ed esenti perciò dall'esecuzione personale.

La giurisdizione di cui parliamo è in secondo luogo straordinaria ed eccezionale, perchè è limitata alle sole contestazioni derivanti dagli atti di commercio, essa non può quindi prorogarsi dal consenso dei litiganti poichè le leggi dell' ordine pubblico alle quali appartiene senza dubbio la gerarchia dei Tribunali non possono essere alterate dalle convenzioni dei privati, e se è vero, che un Tribunale Civile può anche decidere

una controversia commerciale quando non si oppone dal convenuto l'eccezione declinatoria del foro mentre un Tribunale Consolare non può invece mai decidere anche non opposta l'incompetenza su di un affare civile, ciò dipende come ognun sa dal principio che attribuisce ai Tribunali ordinarii una giurisdizione abituale *ad universitatem causarum*, la quale è prorogabile dal consenso delle parti, laddove i magistrati eccezionali hanno all' opposto una giurisdizione tassativa che non si estende *de re ad rem*, e che non può per conseguenza neppure estendersi dai litiganti.

Da questo secondo carattere rimane esclusa nelle cause commerciali la riconvenzione che il reo convenuto si avvisasse di proporre contro dell' attore dipendentemente da un' obbligazione civile, siccome ne è pure impedita la dimanda in garanzia fondata su di un titolo non commerciale per il garante dietro del quale il garantito avesse fatto un' operazione di commercio. Fingasi p. es. che un proprietario abbia vendute ad un negoziante tutte le derrate dei proprii fondi e che dopo la rivendita fattane dal negoziante ad un secondo compratore insorga una contestazione a riguardo di un vizio riconosciuto nelle medesime: in questo caso il proprietario che ne è il primo venditore non può essere chiamato in garanzia davanti al Tribunale Consolare poichè egli non ha nella vendita fatto un'operazione di Commercio, e deve perciò essere convenuto nanti il di lui giudice naturale che è il Tribunale Civile.

Ciò che ha luogo per la riconvenzione e la chiamata in garanzia di cui veniamo di parlare non si deve estendere a quelle eccezioni che fossero basate dal reo convenuto sull' applicazione dei principii delle leggi civili alla contestazione commerciale promossa dall' attore, poichè il giudice dell' azione è necessariamente anche giudice dell' eccezione, e poichè le massime di diritto civile si applicano anche in molti casi alle transazioni ed ai contratti mercantili; ed è per questo che i Tribunali di Commercio giudicano senza dubbio per la stessa loro competenza dei vizii di forma e di sostanza che possono verificarsi nel contratto mercantile su di cui verte la lite decidendo secondo i principii generali sull'eccezioni del dolo, dell'errore, della violenza di cui possa essere affetta la convenzione passata anche fra negozianti. Senza di questa teoria la giurisdizione dei Tribunali di Commercio sarebbe come ognun vede sottoposta ad essere presso che annientata dal fatto e dall'interesse dei litiganti.

Nel numero delle eccezioni proponibili dal convenuto potrebbe anche verificarsi quella della compensazione di un credito civile opposta contro del credito commerciale addimandato dall' attore, ed a questo riguardo non vi può essere dubbio sull' incompetenza del Tribunale di commercio per decidere su di una tale eccezione quando il credito civile sia in qualche modo contestato, perchè la di lui liquidazione eccede i limiti della autorità consolare, ma deve ammettersi la com-

petenza del Tribunale alloraquando il credito non sia in verun modo contestato nella sua liquidità ed esigibilità, o quando sia tanto più incontestabile in virtù d'una cosa giudicata. In questo caso il debito commerciale è estinto per ministero della legge, l' eccezione del compenso è in sostanza una eccezione di pagamento di cui può conoscere il giudice dell' azione, e questa verità si è riconosciuta dalla Corte Suprema di Francia nell' arresto dei 28 maggio 1611.

Parlando degli incidenti che facilmente occorrono in qualunque siasi processo la diversità della loro natura è quella che include, ed esclude a loro riguardo la competenza dei Tribunali di Commercio.

Se l' incidente cade sull'instruttoria del processo, o se riguardando anche il merito dipende dall'applicazione delle leggi commerciali il tribunale consolare è senza dubbio competente a conoscerne, ed è per questo motivo che l'articolo 681 del Codice, devolve ai Tribunali di Commercio la verificazione delle scritture e delle sottoscrizioni le quali possano essere denegate nelle cause nanti di essi pendenti, e che il successivo art. 682, dichiara egualmente che gli anzidetti Tribunali conoscono delle controversie che possano avanti di essi insorgere sulla qualità di commerciante dirimpetto all' uno o all' altro dei litiganti, e sulla esistenza di una società mercantile contestata fra le parti.

Se l' incidente riguarda invece lo stato e la qualità della persona da determinarsi coll'applicazione delle

leggi civili, o se riflette alla falsità di un atto che dà luogo ad una procedura criminale, in questi casi quando esiste veramente il soggetto di una positiva contestazione, e quando la risoluzione della causa dipende dallo stato e qualità dei litiganti, o dalla verità e falsità dell'atto l'incidente oltrepassa, come è ben facile a vedersi, i termini della giurisdizione eccezionale dei Tribunali di Commercio, i quali devono perciò rimettere le parti davanti i magistrati ordinarii, salvo dopo la loro decisione a pronunziare sul merito della causa. Questo principio ha suggerito le due parti finali degli articoli 677 e 681, già da noi allegati, nelle quali si escludono in sostanza dalla giurisdizione consolare gl' incidenti relativi alle contestazioni proposte sulla falsità dell'atto esibito in giudizio non meno che sulla qualità ereditaria dei litiganti, e deve solamente notarsi a questo proposito che ad indurre l'esistenza della contestazione non bastano, come insegnano i dottori, delle semplici allegazioni sprovviste quanto alla qualità della persona di una prova qualunque, e che in ogni caso possono i Tribunali di Commercio non arrestarsi a delle deduzioni le quali fossero evidentemente calunniose e dirette a protelare il giudizio onde non resti paralizzata a danno del Commercio la pronta amministrazione della giustizia.

Con queste norme è anche evidente il motivo per cui l'art. 691, dichiara che i Tribunali di Commercio non conoscono dell'esecuzione delle loro sentenze ciò

che si riferisce per altro al giudicato definitivo della controversia senza che possa estendersi alle sentenze preparatorie od interlocutorie dirette alla di lei finale risoluzione. Queste sentenze sono infatti un seguito di quelle procedure che si rendono necessarie per definire a termini di giustizia la contestazione principale su di cui è stabilita la competenza dei Tribunali consolari, ed in caso diverso questa medesima competenza verrebbe ad essere le molte volte interamente paralizzata.

In ultimo luogo la giurisdizione dei Tribunali di Commercio essendo come quella dei Magistrati civili, circoscritta al territorio compreso nel loro rispettivo distretto è anch'essa in varii casi cumulativa atteso il diritto della scelta di un tribunale più che dell'altro attribuito dalla legge all'attore tanto per la natura ed i patti della convenzione, quanto per il concorso di più coobbligati nella convenzione medesima.

La regola generale — *actor sequitur forum rei* — in forza di cui il convenuto deve essere citato davanti al giudice del suo domicilio si applica, come è ben noto, anche alle contestazioni mercantili a di cui riguardo procede il principio che il domicilio del negoziante è sempre quello ove ha eretto il suo stabilimento di commercio, ma a fronte di questa regola generale l'articolo 716 del Codice, desunto dalle leggi francesi, e confermato dall'articolo 525 dell'attuale nostro Codice di procedura, dà la facoltà al negoziante

di citare a sua scelta il debitore dell'atto commerciale davanti al giudice del domicilio elettivo, ed anche davanti al Tribunale nel di cui distretto è stata fatta la promessa e la consegna della merce, o stabilito che si debba effettuare il pagamento ed adempiere all'obbligazione.

Nel caso del domicilio eletto per l'esecuzione e l'adempimento del contratto la scelta attribuita all'attore conferisce al medesimo la facoltà di citare il debitore anche davanti al giudice del di lui domicilio reale, ma ciò si verifica allorchè l'elezione del domicilio è fatta nell'interesse del solo creditore dell'obbligazione, e non procede per conseguenza alloraquando l'elezione riguarda l'interesse del debitore o quello di entrambi i contraenti, mentre in siffatte circostanze il solo giudice competente è il Tribunale del domicilio elettivo designato dalle parti a conoscere degli effetti della loro convenzione: del resto l'elezione del domicilio può farsi secondo tutti i dottori anche per mezzo di un atto posteriore al contratto principale, ed è nel commercio supposta in qualche caso dalla legge come si verifica per esempio nel luogo della cessazione del rischio a riguardo del cambio marittimo, ed al bordo della nave per le obbligazioni assunte dal capitano a riguardo della di lei spedizione.

Nell'altro caso della scelta relativa al Tribunale del luogo in cui si è fatta la promessa e la consegna della merce, gli scrittori concordemente c'insegnano

che all' effetto della facoltà concessa all' attore devonsi copulativamente verificare le due circostanze indicate dalla legge a tal che se il contratto fosse stipulato in un luogo, e la consegna della mercanzia si fosse eseguita in un luogo diverso il tribunale del domicilio reale del convenuto sarebbe il solo competente a conoscere della contestazione, siccome c'instruiscono altresì che la facoltà della scelta appartiene tanto all'uno che all'altro dei contraenti, e perciò tanto al debitore quanto al creditore dell' obbligazione, e che il disposto per ultimo del predetto articolo 716, sebbene si riferisca più particolarmente nella materialità della lettera al contratto di compra e vendita, deve ciononostante applicarsi a qualunque siasi altra convenzione mercantile in cui si abbia la coincidenza del luogo del contratto, e dell'esecuzione data da una delle parti al medesimo come si è anche deciso da varii Tribunali francesi, e dalla stessa Corte di Cassazione li 16 febbraio 1839.

Finalmente anche nel caso della designazione del luogo ove debba effettuarsi il pagamento l'art. 716 dà il diritto al creditore di agire davanti al giudice territoriale del luogo anzidetto quando anche il debitore abbia altrove il suo domicilio; questo diritto non è a senso dei dottori tassativamente ristretto al pagamento di un debito pecuniario, ma si applica all'adempimento di qualunque altra obbligazione commerciale siccome risulta dallo stesso articolo 525 del nostro Codice di procedura, e questo medesimo diritto non

deriva solamente da una convenzione formale ed esplicita, ma sussiste egualmente in virtù di quella tacita convenzione che dipende qualche volta dalla natura dell' atto da cui emana l'obbligazione. Egli è per questo che l'azione diretta al pagamento del prezzo di una vendita fatta a contanti può essere proposta davanti al Tribunale del luogo della consegna delle mercanzie, e che l'azione al pagamento di una cambiale si esercita validamente nanti il giudice del luogo ove era pagabile la lettera, nel quale può anch' essere convenuto il traente per il rimborso e la provvista dei fondi dovuti all'accettante come si è deciso in Francia dalla Cassazione colle sentenze dei 23 marzo 1811, e 17 marzo 1812.

Ecco i termini della giurisdizione cumulativa dipendente dal tenore e dalla natura del contratto. Questa stessa giurisdizione si verifica eziandio nel caso di più coobligati in cui il creditore può agire a sua scelta contro di tutti citandoli nanti il Tribunale a cui sia soggetto l' uno o l'altro dei medesimi; e ciò deriva, come ognun sa, tanto dal principio. — *Ne continentia causæ dividatur* — quanto dal motivo di evitare il possibile inconveniente di una contrarietà di giudicati. Notisi per altro che all'effetto di questa competenza cumulativa è indispensabile che la coobbligazione sia vera e reale, mentre quella che fosse in qualche modo collusiva ed artificiosamente immaginata non sarebbe valevole a distrarre il vero obbligato dal di lui giudice naturale, come hanno sempre opinato i dottori ed i Tribunali.

Dopo il fin qui esposto io non mi trattengo sui privilegii attribuiti in favore del commercio alla giurisdizione consolare, le di cui sentenze non ammettono se non che il semplice appello al solo effetto devolutivo, ed importano d'altronde l'esecuzione personale nelle graduazioni e nei modi indicati dall'art. 721 del nostro Codice, e non volendo entrare nell'insegnamento degli altri professori termino le mie lezioni di diritto commerciale coll'intima convinzione ch'esse non meritano una lode qualunque mentre ben lungi di essere una prova d'ingegno sono invece un tratto di memoria nella serie di quelle poche cognizioni che ho acquistato dietro la lunga pratica del foro mercantile.

I motivi che mi hanno determinato a renderle di pubblica ragione sono in gran parte accennati nella prefazione, ma ad opera compita non posso dissimulare, che vi sono stato anche spinto dal vincolo di una duplice affezione, dal sentimento cioè di quella specie di paternità ch'io provo a riguardo degli studenti, e dall'amore ch'io professo da tanti anni all'Università di Genova, la quale sebbene osteggiata per puro spirito di centralismo da taluni della capitale, ha per altro sempre dato degli ottimi allievi, ed è sempre stata negli anni addietro coronata da professori genovesi, che colla loro dottrina hanno eminentemente corrisposto ai doveri dell'onorevole loro ministero.

Io non parlo neppur da lontano nè di me, ne per me che non ho mai avuto nel mio insegnamento altro

merito se non se quello della buona volontà, e che debbo oramai pensare più alla tomba che alla cattedra. Parlo dei Viviani, dei Mongiardino, dei Moyon, dei Badano, dei Botto, degli Ardizzoni, dei Bancalari e di varii altri che con un nome più che Italiano illustrarono anche in questi ultimi tempi l'Ateneo Genovese, e mentre mi duole del sistema per cui pare che oggi giorno più non se ne trovino degli eguali in Liguria, non mi dimentico neppure degli egregii professori a cui sono immeritamente collega, permettendomi di osservare a loro riguardo che privi anche attualmente di un congruo stipendio in un paese in cui suona si alta e fors'anche eccessiva la parola della pubblica instruzione devono colla nuova legge ripromettersi un compenso adeguato alle loro fatiche, ed avere nello stesso tempo la maggiore confidenza e considerazione del governo.

Del resto quanto alle mie lezioni io mi terrò fortunato se esse avranno la sorte d'incontrare la benevola indulgenza dei Giureconsulti e dei Magistrati.

FINE.

INDICE

Delle materie contenute nel presente Volume.

LIBRO TERZO

ELENCO DEI SIGNORI ASSOCIATI

(Seguito al volume 3.°)

Consiglieri d' Appello, Professori, Avvocati, Giudici, Causidici, Notari, Consoli, Studenti, Negozianti, Capitani marittimi, Mediatori, ec.

Alluigini Eriberto
Assereto Fratelli
Bombrini Carlo
Bonanni Gerolamo
Bado Domenico
Biblioteca della R. Camera dei Conti in Torino
Boccaccio Matteo
Bancalari Paolo
Crosio Carlo
Cantamessa Luigi
Cnmmo Pasqnale
Cannata Paolo
Corvetto Giacinto
Doria Andrea
Debarbieri Augnsto
Durazzo Giacomo
Daste Antonio
Ferrando Gio. Batta
Fayne Alessandro
Ferraro Qninto
Giribaldi Lnigi
Gattorno Francesco
Guiglia Luigi
Galliano Emmannele
Henderson G.
Lanata Sebastiano
Leveroni Ernesto
Lodi Pietro
Magistrato d' Appello di Genova
Mario Alberto
Mosto Fratelli
Magliani Giovanni
Manfredi
Massone Lorenzo
Merlo Domenico Antonino
Nicolay P. A.
Orsolino Giacomo
Porro e Sciaccaluga
Podestà Andrea
Presbitero Vittorio
Prato e Vignolo
Prato avv. a Chambery
Ratto Ginseppe
Serralnnga Maurizio
Serra avv. a Torino
Stallo Andrea
Schembri Ignazio
Sciutto Giambattista
Vassallo Vincenzo
Valerio Emmanuele
Vignola avv. a Torino

LIBRAJ DI DIVERSE CITTA'.

Torino. Conterno . . . Copie 12	Casale. Deangelis . . . Copie 3
» Bocca . . . . . » 3	Novi. Camusso . . . . » 4
Nizza. Moggi . . . . . » 24	Livorno. Diversi . . . . » 400
» Blanchi . . . . . » 6	Firenze. Viesseux . . . » 12
Sassari. Cieeri . . . . . » 12	» Ricordi . . . . . » 12
» Bellieni . . . . . » 12	Pisa. Frat. Nistri . . . . » 3
Acqui. Novelli . . . . . » 3	Piacenza. Dragoni. . . . » 15

NOME E COGNOME

Dei 111 Associati del libraio GRONDONA

che figurano nel 3.° Volume.

---

1 Acier E. Liquidatore.
2 Adami V. Cons. d'Appello.
3 Altaras P. e Figlio.
4 Alberti Carlo.
5 Balbi Notaio.
6 Bollo Capitano.
7 Bottaro Andrea negoziante.
8 Botto Notaio.
9 Bompart Fratelli Negozianti.
10 Bardazza Notaio.
11 Bardinero An.
12 Berlingieri G. B. Giudice.
13 Biancheri G.B. Causidico.
14 Bixio Avv.
15 Bracco Capitano marittimo.
16 Brusco Sebastiano Cagliari.
17 Boccaccio Andrea.
18 Cambiaso Notaio.
19 Casabona Cons. d'Appello.
20 Cataldi Giuliano.
21 Canessa B. Giudice.
22 Cocco Serra Giudice.
23 Chiappe Paolo And.
24 Castiglione And. Polizia Urb.
25 Collano Alessandro Negoz.
26 Crosa (Marchese).
27 Canevaro G[illegible]. Bambagiaio.
28 Crocco Luigi Negoz.
29 Castelli Gio. e C. Negoz.
30 Canessa D. Negoz.
31 Cataldi G. Banchiere.
32 Carpaneto G. B. Avv.
33 Celesia (signora).
34 Cepolina Avv.
35 Cannina Avv. a Torino.
36 Dellarocca Cav. Cons. d'App.
37 De Maurizi G. al Tribunale di Prima Cognizione.
38 Defferari G. Setajuolo.
39 Dapino C. Coralliere.
40 Danovaro Andrea Negoz.
41 Dall'Orso F. e figli Negoz.
42 Demartini Appaltatore.
43 Degrossi Giacomo Negoz.
44 Deandreis Negoz.
45 Deferrari G. Setajuolo.
46 Ferrando G. Causidico.
47 Fromento Domenico Avv.
48 Gerard F. al Trib. di Prima Cogn. a Novi.
49 Gandolfo G. B. Avv.
50 Grondona V. Merciaio.
51 Grossi G.B. Causid. a S.Remo.
52 [illegible] et Devigne Negoz.
53 Gattorno Giustino Negoz.
54 Gagliardi V. Negoz.
55 Gazzotto Frat. Librai Alessandria.
56 Lertora e C. Negoz.
57 Lavagnino Emm. Giudice al Trib. di Comm.
58 Massone G. Avv.

59 Moise Giov. Negoz.
60 Massola G. Avv.
61 Morasso Setajuolo.
62 Massucco Franc. Setajuolo.
63 Massone Pio Negoz.
64 Musso Emm. Negoz.
65 Millo G. Negoz.
66 Mussino G. e C. Spedizionieri,
67 Musso-Montebruno Frat. Neg.
68 Musso G. G.
69 Massoletti G. e F. Negoz.
70 Mazzini Dav. Negoz.
71 Massone P. Cons. d'Appello.
72 Moresco Negoz.
73 Montobbio Negoz.
74 Piuma Dom. Neg. Ivrea.
75 Parodi Cesare Ingegnere.
76 Oneto Francesco.
77 Passalacqua Negoz.
78 Piaggio Erasmo Negoz.
79 Persiani Santo Presid. d'App. a Casale.
80 Pedevilla G. Causidico.
81 Pernigotti Luca Pres. al Trib. di Prima Cogn.
82 Passaggi G. Giudice id.
83 Penco Giov. fu G. Negoz.
84 Penco e Marasso Negoz.
85 Parodi G. Regio Liquid.
86 Paganelli Ales. Neg.
87 Rocca G. di Gio. Neg.
88 Rolla Frat. Negoz.
89 Rubattino Raffaele, Vapori Sardi.
90 Rossi Frat. Negoz.
91 Romanengo Stef. di Ant. Neg.
92 Rocca Frat. Neg.
93 Robiglio Seraf. Neg.
94 Rombo Agost. Direttore della Banca di Cagliari.
95 Salvaia e Basso Neg.
96 Solari Aug. Neg.
97 Secchino G. B. Neg.
98 Tedeschi Isaia Neg.
99 Vassallo Gio. Cons. d'Appello.
100 Vallebuona Seb. Reg. Liquid.
101 Weight E. Neg.
102 Villa Santo Neg.
103 Verdura.
104 Zandrino Ag. Negoz.

N. B. — I sette mancanti a formare il numero di cento undici, il Libraio Grondona dice averli perduti.

ERRATA CORRIGE AL VOL. TERZO.

Pag. 49.	lin. 25	dagli affetti	dagli effetti
" 53.	" 1	ex contracta	ex contractu
" 63.	" 8	alla regola	sulla regola
" 90.	" 17	corrispettivo	correspettivo
" 94.	" 23	dei termini	dai termini
" 104.	" 15	e nelle	nelle
" 118.	" 3	agl' interessi	gl' interessi
" 119.	" 10	su di lui	su di cui
" 126.	" 18	1804	1808
" 180.	" 16	per altra	peraltro
" 183.	" 14	uniformi	uniformi
" 184.	" 20	obbligato	obbligato
" 187.	" 28	viaggii	viaggi
" 188.	" 10	articolo	articolo
" 192.	" 7	quc	quae
" 199.	" penult.	parzionevoli	porzionevoli
" 200.	" 9	fornirle	fornirgli
" 204.	" 24	noleggiatorl	noleggiatori
" 227.	"	ricondutti	ricondotti
" 240.	" 4-5	interressati	interessati
" 265.	" 20-21	esertori	esercitori
" 273.	" 7	analisiamo	analizziamo
" 281.	" 19	diferire	differire
" 296.	" 2	finindo	finendo
" 307.	" 16	sureroit	surcroit
" 308.	" 8	le	gli
" 316.	" 25	dininuzione	diminuzione
" 318.	" 11	abbandono	abbandono
" 325.	" 8	uu	un
" 328.	" 27-82	stabilindo	stabilendo
" 333.	" 7	parerebbe	parrebbe